MOTOR SPORT aktuell

Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

NR. 23 / 18. MAI 2022

MotoGP: Frankreich-GP in Le Mans

Bastianini ärgert die Werks-Ducati

Motorrad-WM: Moto2

Erster Sieg für Ajo-KTM-Team

Motorrad-WM: Moto3

Entscheidung in der letzten Kurve

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 23



Formel E: Doppel-Event in Berlin

Mercedes-Teams räumen die Pokale ab



Formel 1: Mick Schumacher

Wann platzt endlich der Punkte-Knoten?



WEC: Lamborghini-Einstieg 2024

Sechster Hersteller in der LMDh-Klasse

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Der wachsende Druck auf Mick Schumacher **S. 4**
Formel 1 Interview mit Aston-Technikkoordinator Green **S. 6**
Formelsport F1-Kommentar und aktuelle Formel-News **S. 8**
Formel E Mercedes-Galashow beim Heimrennen in Berlin **S. 10**
Formelsport IndyCar: Herta siegt im Regen von Indianapolis **S. 12**
Sportwagen Jetzt offiziell: Auch Lambo baut einen LMDh **S. 14**
Sportwagen IMSA in Mid-Ohio und GTWC in Magny-Cours **S. 16**
Sportwagen Mercedes-Triple in Bathurst und weitere News **S. 18**
Rallye Vorschau WRC Portugal und aktuelle Nachrichten **S. 20**
Rallye-EM Solans gewinnt auch den Lauf auf den Kanaren **S. 22**
Rallye-Historie Hintergrund: Die Rallye-WM wird 50 **S. 24**
DTM Wie sieht die Kalender-planung der Zukunft aus? **S. 26**
Tourenwagen Aktuelle News und NASCAR in Kansas City **S. 27**
Markenpokale Auftakt Porsche Supercup und Carrera Cup **S. 29**

Motorrad:

MotoGP Bastianini holt in Le Mans dritten Saisonsieg **S. 30**
MotoGP Weitere News und Ergebnisse aus Frankreich **S. 32**
Moto2-WM Fernández siegt, Acosta stürzt in Führung **S. 34**
Moto3-WM Masià nach Sieg jetzt voll im Titelrennen **S. 36**
Straßensport MotoE in Le Mans und weitere aktuelle News **S. 38**
Motocross-WM Vlaanderen feiert ersten WM-Triumph **S. 40**
Offroad Speedway-WM, Enduro-WM und weiteres Aktuelles **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**



40 Motocross-WM auf Sardinien: Mit Calvin Vlaanderen gab es einen neuen GP-Sieger

YAMAHA

12 IndyCar auf dem Indy Road Course: Walzertanz auf halbfeuchter Piste

MOTORSPORT IMAGES

22 Rallye-EM Gran Canaria: Spannung bis zur letzten Prüfung

FIA ERC

Editorial

BMW setzt beim LMDh-Engagement auf Risiko: Die Bayern verwenden einen überarbeiteten Vierzylinder-Turbomotor aus der DTM. Ob das gut geht?

Letzte Woche hat BMW die Spezifikation für den Powertrain ihres LMDh-Autos verkündet (siehe Seite 19). Oder neudeutsch: geleakt. Denn die formale Bestätigung glich eher einem Versteckspiel: In einem Doku-Video der Motorsportabteilung wurde erstmals die Arbeit am Vierzylinder-Turbomotor bestätigt. Warum die Medien den Ball nicht aufnahmen und der Nachricht einen gebührenden Platz einräumten? Weil die meisten Journalisten die wöchentlichen Serien-Pressemitteilungen der Motorsport-Hersteller sofort löschen, denn dort wird meist nur Altbekanntes noch mal neu gewendet.

Viel interessanter als das Wie ist das Was. BMW setzt bei der Wahl des Motorkonzeptes für sein LMDh-Auto, das beim 24h-Rennen in Daytona im Januar 2023 debütiert, auf die Karte Risiko. Die Bayern nehmen als Basis das Vierzylinder-Turbotriebwerk aus der alten DTM. Zwar wurde der Zweiliter mit dem Kürzel P48 grundlegend überarbeitet und sollte deshalb in der Lage sein, die vom LMDh-Reglement gesetzte Maximalleistung von 653 bis 707 PS zu stemmen.

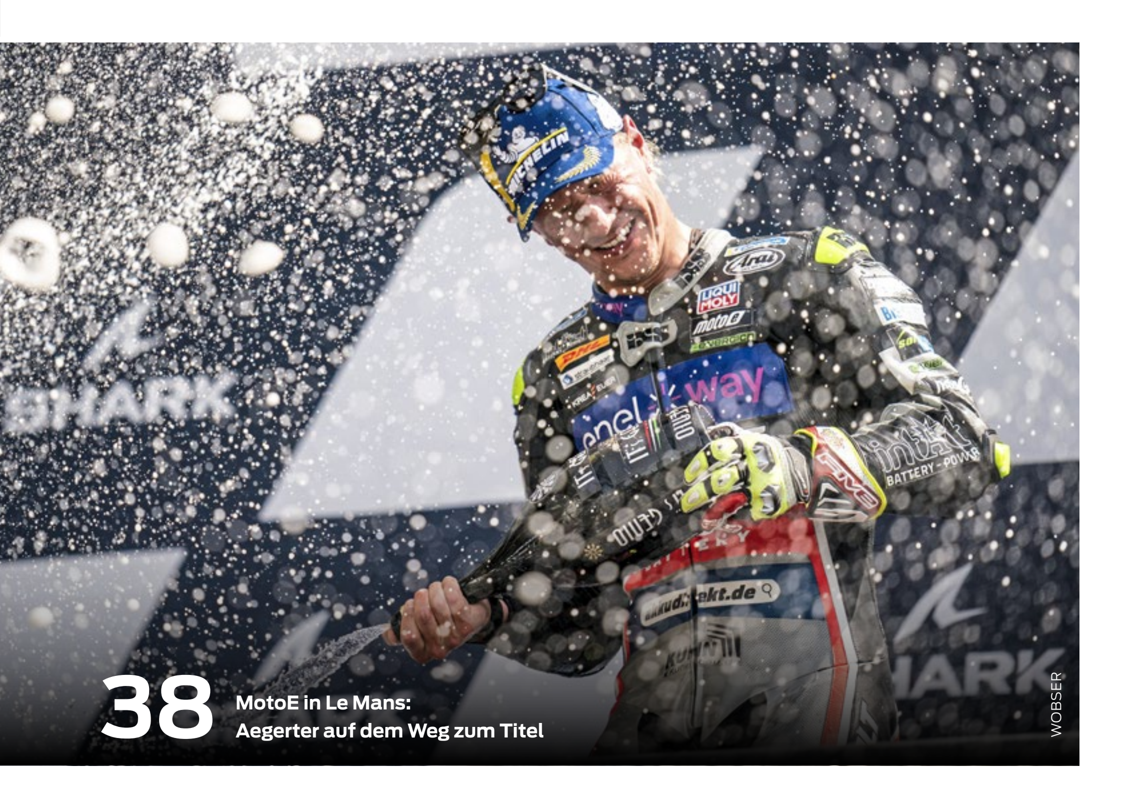
Im Gegensatz zur Konkurrenz setzt BMW Motorsport damit dennoch auf das kleinste Triebwerk im Feld: Porsche tritt zum Beispiel mit einem großen V8-Biturbomotor an, Cadillac setzt ebenfalls auf einen großvolumigen V8-Saugmotor. Auch die Triebwerke der Hypercar-Hersteller Peugeot, Toyota und Ferrari übertreffen den BMW-Motor bei Hubraum und der Anzahl der Zylinder. Was die Frage aufwirft, warum nur BMW auf ein so schmächtiges Motorenkonzept setzt? Erstens ist der Motor in seiner Grundbasis bereits vorhanden, die Anpassungen auf das LMDh-Reglement sind vermutlich günstiger als eine Neuentwicklung. Zweitens könnte die Elektrifizierung über den Einheits-Hybrid die Schwächen des kleinvolumigen Vierzylinders bei der Beschleunigung kompensieren, auch wenn der LMDh-Hybrid aktuell nur maximal 50 Kilowatt zur Systemleistung beisteuern darf. Drittens ist ein Vierzylinder-Turbomotor natürlich deutlich leichter als die genannten Triebwerke der Wettbewerber.

Doch genau hier liegt der Hase im Pfeffer: Porsche und Cadillac setzten bewusst auf große Motoren, um mehr Flexibilität zu haben für den Fall, dass über die Konvergenz und die BOP die Leistungen der LMDh-Autos nach oben angezogen werden, um mit den theoretisch performanteren Hypercars der Sportwagen-WM mithalten zu können. Mit mehr Hubraum und mehr Zylindern hat man so mehr Spielraum.

Den Einwand, dass auch weniger Hubraum gereicht hätte, kontern Porsche und Cadillac mit dem Argument, dass das LMDh-Regelwerk eine Gewichtsuntergrenze für den Motor von 180 Kilogramm vorschreibt. Deshalb mache ein leichtes Triebwerk angeblich gar keinen Sinn. BMW muss jetzt erst noch beweisen, dass diese Argumente nicht stichhaltig sind.



Marcus Schurig
Redakteur



38 MotoE in Le Mans: Aegerter auf dem Weg zum Titel

WOBSER

ASTON-PROBLEME
Beim Aston-Martin-Team von Sebastian Vettel geht dieses Jahr nicht viel. Wir haben Technikdirektor Andy Green gefragt, was bei der Entwicklung des AMR22 schiefgelaufen ist und wie man aus dem Loch rauskommt.
Seite 06

RALLYE-JUBILÄUM
Die Rallye-WM befindet sich aktuell in ihrer 50. Saison. Beim nächsten Lauf in Portugal soll zum Jubiläum eine große Party steigen. MSa-Redakteur Markus Stier blickt für Sie jetzt schon mal in die Geschichtsbücher.
Seite 24

LICHT UND SCHATTEN
In der Moto2 und der Moto3 feierten KTM-Piloten Siege in Le Mans. Doch ausgerechnet in der Königsklasse läuft nach einem guten Saisonstart aktuell nicht mehr viel zusammen. Was ist los bei den Mattighofenern?
Seite 32



Keine Punkte, dafür umso mehr Druck: Mick Schumacher strauchelt zu Beginn seiner zweiten Saison in der Formel 1

Den Knoten lösen

Mick Schumacher entwickelt sich bei Haas zum Sorgenkind. Das Auto ist gut genug fürs Q3 und für Punkte. Doch der 23-Jährige setzt das Potenzial nicht um. Darum rumort es im Haifischbecken Formel 1.

Von: **Andreas Haupt**

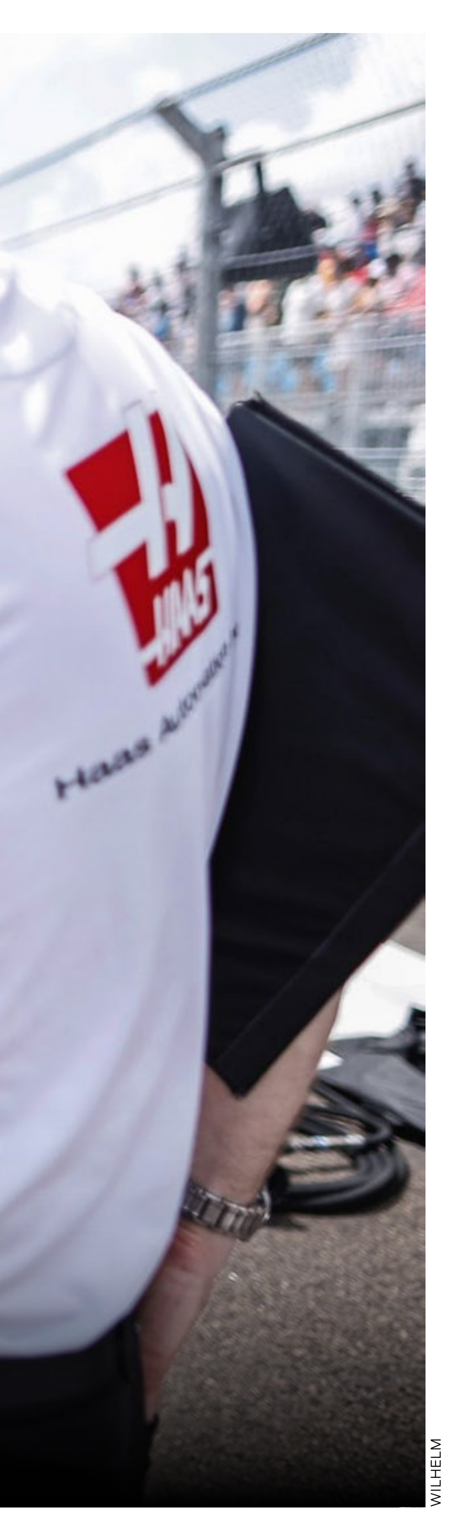
Der erste Teil des Plans ging auf. Der zweite bislang nicht. Haas opferte das Vorjahr, um sich voll auf die Entwicklung des 2022er-Autos konzentrieren zu können. Die Entwicklungsmannschaft baute ein Auto, das von ganz hinten ins Mittelfeld kletterte.

Parallel rief Haas 2021 zum Lehrjahr für seine Rookies Mick Schumacher und Nikita Mazepin aus. Beide fuhren hinterher und fielen mehr durch Unfälle als durch Überraschungen auf. Den russischen Problemfall wurde Haas vor der Saison los. Leider – aus Sicht des US-Teams – entwickelt sich Schumacher nicht ganz so wie erhofft. Der Punktestand nach fünf Rennen sagt alles. Haas steht bei 15 WM-Punkten. Kevin Magnussen hat alle eingesammelt. Sein Teamkollege ist neben Nicholas Latifi der einzige Stammfahrer im Feld, der am Rennsonntag noch kein einziges Mal in die Top 10 fuhr.

!

Kevin Magnussen fährt im Haas befreit auf, weil er nichts zu verlieren hat. Schumacher dagegen kann sein Laster, punktelos zu sein, bisher nicht abschütteln.

Die Schonfrist ist vorbei. Der Haas VF-22 ist schnell genug, um in den dritten Teil der Qualifikation vorzudringen und um Zählbares mitzunehmen. Die deutsche Zukunftshoffnung setzt den Speed des Autos jedoch zu selten um. Und wenn es gelingt, steht sich Schumacher selbst im Weg.



WILHELM

Wie in Imola, als er nach einem guten Sprint Fernando Alonso im Hauptrennen nach 700 Metern in den Alpine rutschte. Oder zuletzt bei der Premiere in Miami, als sich der 23-Jährige auf Punktekurs befand und schließlich Sebastian Vettel in den Aston Martin krachte.

Haas erwartet Punkte

Die Kollision war bezeichnend. Schumacher wollte mit dem Kopf durch die Wand, statt Geduld zu bewahren und strategisch zu denken. Eigentlich ist Schumacher ein ruhiger Typ, doch in diesem Moment ließ er sich hinreißen. Er wollte sofort kontern, statt abzuwarten, sich neu zu positionieren und dann wieder anzugreifen. Er hätte noch vier Runden Zeit gehabt. Im Fahrerlager schüttelte man den Kopf. Schumachers Unfallquote ist einfach zu hoch.

Im letzten Jahr konnte er einen Teil auf ein zu langsames Auto mit zu wenig Abtrieb wälzen. Da musste Schumacher ein gewisses Risiko eingehen, wenn er das Unmögliche möglich machen wollte. Mit dem diesjährigen Haas ist das nicht nötig. Und doch pfefferte er in der Qualifikation zum GP in Saudi-Arabien den US-Rennwagen in die Mauer. Aus in Q2 – wie immer in dieser Saison. Teamkollege Magnussen stieg drei Mal ins Q3 auf.

Der Däne war an den ersten Rennwochenenden der schnellere Fahrer. Manchmal bis zu einer halben Sekunde, eher aber zwei bis drei Zehntel. Schumacher muss sich strecken. Viel wichtiger als der ultimative Speed ist es für ihn aktuell aber, die Unfälle abzustellen. Sicherer zu fahren. Er muss lernen, in der dünneren Höhenluft des Mittelfelds zu atmen – und zwar schnell. Denn in der Formel 1 zählen wie in jedem Spitzensport die Ergebnisse. Und wenn die nicht kommen, hält keiner die schützende Hand über einen. Es ist schon verdächtig, dass von Ferrari derzeit wenig aufmunternde Worte zu hören sind. Der Junior steht unter Zugzwang.



WILHELM

Fehler & Unfälle: Schumacher ist zu oft abseits der Rennstrecke unterwegs



WILHELM

Ferrari nicht mehr vor Augen: Leclerc & Sainz haben langfristige Verträge

Bei Haas erwarten sie keine Wunder, keine Podestplätze, aber eben Punkte, die das Auto hergibt. Jeder verpasste Zähler vergrößert die Sorge und gefährdet die Ziele des Teams. Keiner kann garantieren, dass der Haas in ein paar Monaten immer noch ein Punktekandidat ist. Die Weiterentwicklung unter der Saison war noch nie eine Stärke des personell kleinsten Teams.

Der Druck lastet auf Schumachers Schultern. In einer solchen Situation braucht es fehlerfreie Rennen und Zielankünfte – und vielleicht auch mal Glück, dass zwei, drei Fahrer vor ihm ausfallen, um in die Punkte zu rutschen. Schumacher schiebt diese Blockade vor sich her, in der Formel 1 noch nie gepunktet zu haben. Und die wird er nur los, wenn er endlich in die Top 10 aufsteigt. Wer weiß, was passiert, wenn der Knopf mal aufgeht.

Im Fahrerlager zweifeln die ersten. Ihnen fehlt der Entwicklungsschritt, den junge Piloten in einer zweiten Saison machen sollten. Ein Problem, das der 23-Jährige hatte: Ihm fehlte im ersten Jahr die Messlatte, eine teaminterne Referenz, so wie sie ein Guanyu Zhou bei Alfa Romeo mit dem erfahrenen Valtteri Bottas hat. Mazepin war einfach zu langsam. Und der Haas zu unterlegen, um öfter mal mit den anderen Hinterbänklern von Williams kämpfen zu können. Wenn man es wohlwollend ausdrückt: Schumachers zweite Saison ist eine verkappte erste. Nur sehen das im Haifischbecken Formel 1 die wenigsten so.

Warten auf „Klick“

Der junge Deutsche glaubt fest an sich. Er ist ein Arbeiter, ein Lernwilliger, der keine Ausreden sucht. Das rechnen sie ihm bei Haas hoch an. Schumacher selbst sieht keinen Grund, nicht auf Magnussens Niveau zu gelangen. Der Däne ist die Referenz, die 2021 fehlte. Leider für Schumacher hat Magnussen einen Luxus, von dem der Sohn des Rekordweltmeisters gerade nur träumen kann. Magnussen fährt wie einer, der nichts zu verlieren hat, weil es für ihn nach einem Jahr ohne Formel 1 und einer Rückkehr aus dem Nichts genau so ist. Schumacher dagegen wird verlieren, wenn er den 29-Jährigen im eigenen Team auf Dauer nicht hinter sich lässt. Die große Hoffnung ist, dass der Knoten eines Tages aufgeht. So wie einst in der Formel 3 und der Formel 2, als Schumacher jeweils im zweiten Jahr zur Meisterschaft raste. Auch damals machte es plötzlich „Klick“, obwohl es schwer auf Schumacher lastet. Der Name kann ein Türöffner sein, ist aber in gewisser Weise auch Bürde.

In Panik braucht er nicht auszubrechen. Schumacher hat seinen Platz in der Formel 1. Nur muss er ihn sich weiter verdienen – so wie alle im Feld. Noch wartet der F3-Meister von 2018 und F2-Champion von 2020 auf den „Klick-Moment“. Noch muss er den Haas VF-22 und die Pirelli-Reifen entschlüsseln, sie richtig verstehen. Die Krux: Schumacher sollte schnell auf Ballhöhe kommen, damit endlich die Diskussionen um seine Person aufhören. Je länger es mit dem ersten Punkt dauert, desto komplizierter wird seine Situation. Deutschland hofft mit. Nachwuchs für die Formel 1 ist nicht in Sicht. ■

ASTON MARTIN

Für Aston Martin begann die Saison mit einer bösen Überraschung. Technikchef Andy Green erklärt uns, wie die Ingenieure von dem Bouncing-Problem ausgebremst wurden, warum man das Konzept gewählt hat und dass durchaus Potenzial darin steckt.

Von: **Michael Schmidt**

Warum gibt es trotz strenger Regeln so viele unterschiedliche Autos im Feld?
Weil keiner ein anderes Auto als das eigene gesehen hat. Es gibt ein paar Gemeinsamkeiten zwischen einigen Teams, aber das Feld zeigt, wie viele unterschiedliche Lösungen es in der Theorie gab. Wir hatten auch nicht die Zeit, jeden Weg bis zum Ende zu gehen. Du suchst dann einen aus auf der Grundlage von sehr wenigen Daten. Es war nicht möglich, alle Konzepte so auszuloten, um zu erkennen, wie viel Potenzial in den einzelnen Lösungen steckt. Das erfährst du erst, wenn du dich für einen Weg entschieden hast und dann im Detail entwickelst. Du kannst nicht zwischen den einzelnen Konzepten hin und her wechseln. Sonst landest du im Nirgendwo. Irgendwann musst du dich entscheiden.

Wann war das bei Ihnen?
Bei uns im Juli, August. Da haben wir die letzten Updates der Hinterradaufhängung von Mercedes bekommen. Die gibt uns gewisse Limitationen vor. Es ist aber nicht so, dass wir deswegen einen anderen Weg gehen mussten als wir wollten. Es hat uns eher in unserer Richtung bestätigt.

Was war dann die Schwierigkeit?
Da du die anderen Autos nicht siehst und auch keine Daten von der Rennstrecke hast, bewegst du dich in einem theoretischen Raum. Du kannst dich bei der Entwicklung des Autos nur mit der Spezifikation davor vergleichen. Erst jetzt, wo alle Konzepte sichtbar sind, ist es möglich, die Alternativen daraufhin zu überprüfen, wo ihr Potenzial liegt. Wenn diese Arbeit getan ist, werden sich die Autos immer mehr angleichen. Das wird schon in diesem Jahr beginnen. 2023 werden sich die Autos ähnlicher sehen, und im dritten Jahr dieses



WILHELM

Leichter Formanstieg: Aston Martin fährt in Miami zum zweiten Mal in die Punkte

„Es war nicht möglich, jedes Konzept auszuprobieren“

Reglements werden Sie nur noch Unterschiede im Detail erkennen.

Was legt die Geometrie fest?
Du schaust darauf, so viel wie möglich aus dem Ground Effect unter dem Auto herauszuholen. Da legst du für dich eine Fahrzeughöhe fest, von der du glaubst, dass sie dir den meisten Anpressdruck bringt. Daraus entwickelt sich dann die Form des Autos. Wir sind den Weg niedrig und hart gegangen. In unseren Simulationen hat uns das wieder und wieder belohnt. Das Auto wurde mit jedem Schritt besser. Wir konnten das Ziel sehen, deshalb erschien es uns der richtige Weg. Keiner unserer Versuche hat uns angedeutet, dass wir damit ein Problem mit der Instabilität des Autos bekommen könnten.

Sie meinen das Bouncing?
Exakt. Es hat uns ausgebremst. Um ehrlich zu sein, hat es alle ausgebremst. Manche spüren es nur nicht so stark, weil das Strömungsfeld ihres Autos mit mehr Bodenfreiheit funktioniert. Andere Teams, die unseren Weg gegangen sind, haben jetzt große Probleme, weil unser Fahrzeugkonzept massiv Rundenzeit verliert, wenn es aus diesem Fenster der Fahrzeughöhe fällt, für das es konzipiert wurde.

Und jetzt?
Das Problem wurde erst erkannt, als die Autos auf die Strecke gegangen sind. Jetzt versuchen wir alle, im Rückwärtsgang wieder aus der Falle zu kommen. Das ist keine Arbeit, die sich über Nacht erledigt. Das ist ein komplexer Prozess, weil du dein Entwicklungskonzept verlassen und einen anderen Weg gehen musst. Inzwischen ist uns allen klar geworden, dass dieses Phänomen ein Erbe dieser Regeln ist. Ein paar haben es gut hingekriegt, andere weniger. Zu der Gruppe zählen wir im Moment.

Wäre der Aston Martin also viel schneller, wenn Sie ihn so abstimmen könnten, wie Sie sich das in der Theorie ausgedacht hatten?
Das würde den Großteil unserer Probleme lösen. Dieses Auto fährt mit einem Setup, für das es nicht gebaut war. Deshalb produziert es nicht den Abtrieb, den es produzieren könnte, und es hat zu viel Luftwiderstand, weil es höher gestellt werden muss. Die Aufhängungsgeometrie ist nicht für diesen Federweg konzipiert, der Frontflügel ist nicht dafür konstruiert, so niedrig über der Straße zu liegen. Die Liste von Kompromissen ist sehr lang. Das Resultat ist eine große Einbuße von Rundenzeit.

> „Wir sehen Licht am Ende des Tunnels, wissen aber nicht, ob uns da noch ein Zug entgegenkommt. Wir wissen nur, dass dieses Auto mehr kann.“
>
> Andy Green

Ist die Lösung jetzt, auf hoch und weich umzuschwenken, oder gibt es vielleicht einen Weg, tief und hart zu fahren, indem man konstruktiv am Auto etwas verändert?
Ich glaube, es gibt diese Lösung, wenn wir in der Lage sein werden, das Phänomen und was es bewirkt, voll zu verstehen. Dann müssen wir uns aber die Frage stellen, ob das besser ist, als höher und weicher zu fahren. Wir glauben aber immer noch, dass wir den richtigen Weg genommen haben. Wenn es ohne Einschränkungen funktioniert, gibt es uns Rundenzeit, einen tiefen Schwerpunkt und viel Abtrieb. Wir müssen nur dieses Bouncing lösen.

Welche Rolle spielen die Slots, die manche in die Böden schneiden, um das Bouncing zu reduzieren?
Es braucht mehr als nur Slots. Sie können helfen, aber man braucht mehr als nur das, vor allem von der Fahrzeugabstimmung. In der Theorie kann man das Bouncing mit entsprechend vielen Slots komplett beseitigen, doch dann verliert man noch mehr Zeit, als wenn man das Auto hochsetzt. Wir haben es probiert und wieder sein gelassen. Der Verlust war einfach zu groß gegenüber einem Boden, den man zu den Seiten hin versiegeln kann.

Das Bouncing beginnt also bei 250 km/h?
Es müssen zwei Dinge zusammenkommen. Es muss ein bestimmter Speed vorhanden sein und ein bestimmter Bodenabstand. 250 bis 260 km/h ist ungefähr die Geschwindigkeit, bei der der Anpressdruck groß genug ist, das Auto gegen die Straße zu pressen. Das ist je nach Strecke unterschiedlich. Je schneller die Strecke, umso mehr Zeit verbringst du in diesem kritischen Bereich. Bodenwellen können das Bouncing früher in Gang setzen.

Sehen Sie bei der Problemlösung schon Licht am Ende des Tunnels?
Das sehen wir, aber wir wissen noch nicht, ob uns da noch ein Zug entgegenkommt. Wir betreiben gerade einen riesigen Aufwand, um das Problem zu verstehen und es loszuwerden. Wir sind jetzt an einem Punkt angelangt, an dem wir zuversichtlich sind, eine Lösung zu finden. Das hat viele Ressourcen gekostet. Es macht keinen Sinn, sich zu überlegen, wie wir das Auto, das wir haben, schneller machen. Zuerst muss dieses Problem gelöst werden. Wir wissen, dass dieses Auto viel mehr kann. Wir müssen nur in der Lage sein, dieses Potenzial abzurufen. Das sagen natürlich auch einige andere Teams.

Wie lange wird es dauern?
Es macht jetzt keinen Sinn, aktionistisch ein Upgrade nach dem anderen ans Auto zu bringen. Das kostet uns nur Ressourcen, ohne uns einen Fortschritt zu bringen. Deshalb waren in Melbourne, Imola und Miami auch keine großen Änderungen am Auto zu sehen. Vielleicht in Barcelona. Wir wollen dieses Upgrade richtig hinkriegen. Die Saison ist noch lang. Besser, sich jetzt Zeit zu nehmen und es richtig zu machen, als etwas zu überstürzen und mit der falschen Lösung zu kommen. So schmerzhaft es ist, das jetzt auszuhalten, umso wichtiger ist es, ein gutes Auto für die restlichen zwei Drittel der Saison zu haben.

Ist es möglich, das Konzept innerhalb dieser Saison zu ändern? Kann man von einem Mercedes auf einen Ferrari umschwenken?
Das hängt vom Team ab und inwieweit du den Kostendeckel ausschöpfst. Der Kostendeckel zwingt dich, extrem effizient zu arbeiten. Bei großen Upgrades hat der Budgetdeckel einen entscheidenden Einfluss. Dann kommen da noch die Windkanal-Limitationen. Die kommen aber hauptsächlich den Teams zugute, die in der zweiten Tabellenhälfte liegen. Es ist also schon so, dass diese Teams mehr Spielraum haben, um große Änderungen zu realisieren.

Erwarten Sie weniger Upgrades als in der Vergangenheit und wie fallen die aus?
Weniger und größer.

Ist es ein Zufall, dass alle Autos mit Mercedes-Motor schwach im Topspeed sind?
Wir müssen alle unsere Autos höher fahren, als wir wünschen. Dadurch erhöhen wir den Luftwiderstand. Das ist ein Teufelskreis. Hoch bedeutet weniger Abtrieb und beträchtlich mehr Luftwiderstand. Ich glaube nicht, dass man dafür den Motor verantwortlich machen kann. Die Motoren liegen nach unserer Erfahrung sehr eng zusammen. ■



Andrew Green

Geburtstag: 14.06.1965
Geburtsort: Oxford
Herkunftsland: England

Der alte Fernando im neuen Alonso

Fernando Alonso ist auch im reifen Alter von 40 Jahren immer noch eine der größten Attraktionen der Formel 1. Auf und neben der Strecke geht der Altmeister seinen eigenen Weg.

Von: **Elmar Brümmer**

Sorry, Pat Symonds. Das mit den neuen Regeln war eine gute Idee, aber das ist nicht der Grund, warum wir einen neuen Lieblingsfahrer haben. Scusa, Mattia Binotto, ist ja ganz schön, wie sich Ferrari entwickelt, aber es geht hier nicht um WM-Spitzenreiter Charles Leclerc. Es geht um eine andere Entdeckung. Der Fahrer der Herzen ist einer, der ganze zwei Punkte auf dem Konto hat. Und trotzdem ist es mit das größte Formel-1-Vergnügen, Fernando Alonso bei seiner Jagd durchs Feld zuzugucken. Solche Leute würden wir uns im Winter als Schneepflugfahrer wünschen.

Alonso auf einer Mission

Jahr zwei einer großen Comeback-Geschichte, und so langsam wird der Mann ungeduldig. Das ist prima. In Miami ist er vor lauter Eifer deshalb nachträglich leer ausgegangen. Einmal zu spät gebremst, einmal die Track-Limits verletzt, zweimal fünf Sekunden Strafe, dazu noch drei Strafpunkte. Ziemlich dumm gelaufen. Fast trotzig stellt er am Abend dann die Servus-TV-Moderatorin Andrea Schlager als neue Freundin vor. Auch eine Art, sein Leben wieder in Balance zu bringen. Der Alonso-Weg: Immer ein bisschen anders als die anderen.

Der Mann ist auf einer Mission, und wenn es gut läuft, bekommt er vielleicht schon beim Heimspiel in Barcelona die Vertragsverlängerung. Zwei Jahrzehnte Erfahrung, aber mit dem Herz eines 20-Jährigen – welcher Arbeitgeber wünscht sich nicht solch eine Idealbesetzung?

Er könnte auch mit 43 noch fahren. Alterspräsident ist er ja jetzt schon, das Amt hat er von Kimi Räikkönen übernommen. Den Finnen wird er im Herbst als F1-Rekord-Starter ablösen. Was Räikkönen nicht viel bedeutet hat, wird für Fernando Alonso eine Genugtuung sein, ob er das nun zeigt oder nicht. Der spanische Stolz ist bei ihm kein Klischee. Nachdem er zweimal Michael Schumacher besiegen konnte, sollte das an dessen Stelle bei Ferrari so weitergehen. Aber auf den dritten Titel wartet er bis heute. Da wäre die Auszeichnung als Marathon-Mann zumindest ein Trostpflaster. Aus seiner Debütsaison 2001 sieht man nur noch Jacques Villeneuve, David Coulthard, Ralf Schumacher, Mika Häkkinen und Jenson Button an der Strecke, allerdings bloß als Zaungäste mit TV-Mikrofon in der Hand. Der Mann, den sie den „Ferdl" nennen, ist dagegen ein Aktivposten.

Damit wir uns nicht falsch verstehen: Mitleid muss man nicht haben mit ihm, will er auch nicht, braucht er nie. Das Jahr des Wiedereinstiegs hat er gut hinbekommen, deutlich besser als Sebastian Vettel seinen Umstieg. Bei den Fans hat sich wieder eine Art zarte Alonsomania entwickelt. Sie stellt auch die Bemühungen von Carlos Sainz in den Schatten. Es kann eben nur einen Schumi Spaniens geben.

> Alonso hat gezeigt, dass in ihm ein Teamplayer steckt. Jetzt muss er wieder an sich denken.

Fahrer und Berater

Vielleicht sollten Formel-1-Fahrer häufiger mal eine Pause machen, sich in anderen Serien umgucken, wenn es nicht so läuft? Alonso sagt, dass ihm die Sicht von außen viel geholfen hat. Wie wär's also, Lewis Hamilton? Der Ausstieg hat ihm zwar nicht das erhoffte Triple gebracht, aber Selbstbestätigung und Motivation. Die scheint weiter zu wachsen, sogar nach einem so harzigen Start wie in dieser Saison. Merke: Kämpferherzen werden immer stärker, nicht schwächer. Bei Alpine darf er jetzt sogar das Wissen des geschassten Beraters Alain Prost kompensieren. Wieder gefragt zu sein, nicht nur als Fahrer, das gefällt ihm: „Ehrlich gesagt, sehe ich mein Alter als Vorteil an. Was für andere neu ist, habe ich vielleicht schon zwei oder drei Mal durchlebt."

Deshalb ist es so spannend, sich während eines Rennens immer mal wieder auf ihn zu konzentrieren. Das mit dem Pech im umkämpften Mittelfeld muss er hinnehmen, zufriedenstellen kann ihn die Situation natürlich nicht. Er kompensiert das mit Leidenschaft, denn er weiß: „Die Leute erwarten das gewisse Extra von mir." In Miami ging er gleich in der Startkurve außen an allen vorbei. Sonst hat das nur Sieger Verstappen gemacht. Die Instinkte sind noch intakt, der unnachahmliche Fahrstil ist geblieben.

Werden wir Fernando Alonso auch noch einmal ganz oben auf dem Podium erleben? Im letzten Jahr in Ungarn hat er mit geschickter Blockadearbeit seinen Teamkollegen Esteban Ocon zum Sieger gemacht. Teamplay und Uneigennützigkeit hat er damit bereits bewiesen. Nun wird es Zeit, wieder stärker an sich selbst zu denken. Den alten Fernando im neuen Alonso entdecken. Wir freuen uns drauf. ■

RETURN TO SENDER

Thema: „Die zweite Karriere von Alonso"
Wie lange kann der Altmeister noch in der Formel 1 mitmischen? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribuene@motorpresse.de



MOTORSPORT IMAGES

Fernando Alonso mit neuer Freundin Andrea Schlager: Neben der Strecke konnte er mehr punkten als auf der Strecke

Formel 1

Leclerc filmt und crasht

Für Charles Leclerc gab es auch am freien Wochenende viel Action. Erst absolvierte er einen Filmtag im aktuellen Ferrari, dann drehte er ein paar Runden im 312 B3 von Niki Lauda.

Von: **Tobias Grüner**

Ferrari will am kommenden Wochenende in Barcelona mit einem runderneuerten F1-75 glänzen. Um schon mal ein paar Daten zum großen Upgrade-Paket zu sammeln, absolvierte die Scuderia am Freitag, bei dem sogenannten Filmtag, bei dem Charles Leclerc und Carlos Sainz ein paar Proberunden auf der Grand-Prix-Strecke in Monza drehten. Bilder von den neuen Teilen wurden natürlich keine veröffentlicht.

Leclerc setzte sich nur zwei Tage später direkt wieder ans Ferrari-Steuer. Im Rahmen des historischen GP-Events in Monaco sollte der Lokalmatador einen Showrun im 312 B3 von Niki Lauda aus der Saison 1974 absolvieren. Doch nach zwei Runden drehte sich der legendäre Rennwagen in der Rascasse plötzlich um die eigene Achse und rutschte rückwärts in die Bande. Dabei ging der Heckflügel zu Bruch. Schuld am Crash war ein Bremsproblem. „Ich hatte schon alles Unglück dieser Welt in Monaco, und dann verliere ich in einem der legendärsten Formel-1-Autos in der Rascasse-Kurve die Bremsen“, schimpfte der Pilot. ■



REINHARD

Nach zwei Runden war der Spaß für Leclerc im Ferrari 312 vorzeitig vorbei

Formel E

McLaren statt Mercedes

McLaren hat seinen Einstieg in die Formel E für die Saison 2023 angekündigt. Der Rennstall wird das Programm von Mercedes übernehmen.

Von: **Tobias Grüner**

Neben Formel 1, IndyCar und Extreme E schickt McLaren ab der kommenden Saison auch noch in der Formel E eigene Rennwagen an den Start. Dafür übernimmt der Rennstall aus Woking das Weltmeisterteam von Mercedes, das sich nach der laufenden Saison aus der Elektroserie verabschieden wird. Ob dabei auch die Fahrer die Seiten wechseln, ist noch nicht bekannt.

Für McLaren ergibt das neue Engagement in der Formel E Sinn. Zur kommenden Saison beginnt die Ära der Gen3-Autos mit bis zu 350 kW – alle Teams beginnen somit bei null. Zudem plant die Formel E einen Kostendeckel, der mit dem der Formel 1 vergleichbar ist. Das Budget liegt aber deutlich unter der Summe der Königsklasse, denn die Formel E setzt auf Einheitsware. „McLaren will sich immer mit den Besten messen, um unseren Fans und Partnern gute Unterhaltung und Inspiration zu bieten“, begründete Teamboss Zak Brown die Entscheidung.

Auch Andretti stellte am Rande des Formel-E-Wochenendes von Berlin die Weichen für die Zukunft. Der US-Rennstall wird in der kommenden Saison mit einem Porsche-Antriebsstrang auf Punktejagd gehen. Bis jetzt hatte Andretti stets auf Power-Komponenten von BMW gesetzt. Mit dem Wechsel auf die neue Fahrzeug-Generation musste ein neuer Partner her. Laut Porsche-Motorsportchef Thomas Laudenbach ist es eine Win-Win-Situation: „Die Kooperation bringt extra Daten und einen zusätzlichen Austausch. Davon werden beide Seiten stark profitieren.“ ■



CHRIS PAUL DESIGN

So könnte der McLaren-Look auf dem neuen Gen3-Formel-E-Auto aussehen

NACHRICHTEN

ASTON-UPDATE
Aston Martin hat für Barcelona ein größeres Upgrade-Paket angekündigt. Laut Technik-Chef Andy Green soll damit das nervige Bouncing verschwinden. Wegen Lieferschwierigkeiten könnte aber nur ein neues Paket rechtzeitig fertig werden. In solchen Situationen bekommt üblicherweise Lance Stroll den Vorzug vor Sebastian Vettel.

ALPINE SAUER
Drei Tage nach dem Miami-GP verschickte Alpine ein Statement von Firmenboss Laurent Rossi. Der Franzose äußerte sich sauer darüber, dass die FIA dem Team vor der Fünf-Sekunden-Strafe gegen Fernando Alonso keine Chance einräumte, eigene Argumente vorzubringen. „Wir sind zuversichtlich, dass Fernando seinen neunten Platz sonst behalten hätte.“

F1-EINSATZ FÜR DE VRIES
2022 müssen alle F1-Stammfahrer ihr Cockpit einmal im Freien Training für einen Junior-Piloten räumen. Williams kündigt an, dass Formel-E-Champion Nyck de Vries in Barcelona das Auto von Alex Albon übernimmt. Damit können die Ingenieure Daten im Vergleich mit Nicholas Latifi sammeln. Nach einem schwachen Saisonstart kamen zuletzt Gerüchte auf, dass der Williams-Platz des Kanadiers in Gefahr sei.

NACHWUCHS FÜR PÉREZ
Red-Bull-Pilot Sergio Pérez ist zum dritten Mal Vater geworden. Nach Sergio Jr. und Carlota brachte Ehefrau Carola einen gesunden Jungen namens Emilio auf die Welt.

RADELN MIT ARMSTRONG
Valtteri Bottas nutzte das freie Wochenende nach Miami zu einer Radtour in den Bergen von Aspen (Colorado). Mit von der Partie war auch Lance Armstrong, dem nachträglich sieben Titel bei der Tour de France wegen Dopings aberkannt wurden.



Im Höhenflug: Mercedes und sein Kundenteam Venturi erlebten ein nahezu perfektes Wochenende

MOTORSPORT IMAGES

Abschiedsgala

Der vorerst letzte Auftritt von Mercedes in Berlin glich einer Machtdemonstration: Am Samstag gewann Kundenpilot Edoardo Mortara (Venturi-Mercedes) auf dominante Weise, am Sonntag war Werksfahrer Nyck de Vries nicht zu schlagen.

Von: **Philipp Körner**

Das Vorfeld des stillgelegten Berliner Flughafens Tempelhof und das Mercedes-Formel-E-Team verbindet eine kurze, aber intensive Liebesgeschichte. 2020 feierte die Werkstruppe aus Brackley auf den ruppigen Betonplatten ihren allerersten (Doppel-)Erfolg in der Elektro-Meisterschaft. Ein Jahr später folgte dann nach einem furiosen Saisonabschluss an gleicher Stelle die große Meisterparty – Mercedes hatte sich sowohl in der Fahrer- als auch in der Teamwertung die ersten offiziell ausgeschriebenen WM-Titel geschnappt. Teamchef Ian James schwärmt von dem ikonischen Rennort: „Berlin wird immer einen besonderen Platz in unseren Herzen haben.“ Vor dem angekündigten Ausstieg am Saisonende hatte sich seine Mannschaft – auch angesichts der Führung in beiden WM-Wertungen – dementsprechend viel für das letzte Heimspiel vorgenommen.

Kuriose Quali-Regel

Nach der Qualifikation am Samstag sah es jedoch zunächst nach einem schwierigen Start für die Sternenmarke aus. Während Kundenpilot Edoardo Mortara im Venturi eindrucksvoll die erste Pole-Position seiner Formel-E-Karriere herausfahren konnte, mussten sich der WM-Führende Stoffel Vandoorne und sein Silberpfeil-Teamkollege Nyck de Vries mit den Startplätzen acht und 12 zufriedengeben. Für gleich mehrere Überraschungen sorgte im Qualifying der Mahindra-Fahrer Alexander Sims, der bis ins Finale der K.-o.-Phase vordrang. Zusätzlich zu seiner starken Leistung hatte der bärtige Brite dabei auch etwas Glück: Im Halbfinale gegen Jean-Éric Vergne (DS-Techeetah) fuhr er die exakt gleiche Zeit wie der Franzose, wurde aber dank der zuerst gesetzten Referenz von der Rennleitung als Sieger auserkoren. Sein Kontrahent Vergne wütete in die Mikrofone: „Das ist die dümmste Regel, die ich je gesehen habe. Keiner versteht, was da passiert ist!“ Der DS-Fahrer startete hinter seinem Teamkollegen António Félix da Costa auf Startplatz 4. Dahinter ging das Porsche-Duo André Lotterer und Pascal Wehrlein in den ersten Lauf.

> „Die Strecke in Berlin ist eine Hassliebe für mich: Wenn man hier alles zusammenbekommt, läuft es im Rennen super, wenn nicht, wird es hart.“
>
> Stoffel Vandoorne

Geduld zahlt sich aus

Der Rennauftakt am Samstag wurde von einem spannenden Schlagabtausch zwischen Porsche und DS geprägt, im Zuge dessen der „Störenfried“ Sims langsam zurückgereicht wurde. An der Spitze konsolidierte derweil Mortara seine Führung. Als erster Fahrer aus der Spitzengruppe aktivierte Pascal Wehrlein den Attack-Mode (zweimal vier Minuten am Samstag) nach etwas mehr als zwölf Minuten. Seine Kontrahenten an der Front zogen in den folgenden Runden nach – allerdings mit einer Ausnahme: Edoardo Mortara wartete bis zur Rennhalbzeit.

Der Schweizer ging so zwar das Risiko ein, seine Extra-kW im Zuge eines möglichen Safety Cars alleine zu verschleudern, doch konnte genügend Vorsprung herausfahren, um sich in einer ungefährlichen Lücke zwischen den Verfolgern Lotterer und da Costa einzureihen. Dank des zurückgestellten Energiezuschusses war Mortara nach nicht einmal einer Minute wieder an der Spitze. Kurz danach begann der Höhe-

punkt der zweiten Aktivierungsphase, die einen auftrumpfenden Stoffel Vandoorne erlebte. Nach einem schlechten Start hatte sich der Belgier konsequent nach vorne gearbeitet und stand plötzlich auf der Schwelle zum Podest. Ähnlich wie Mortara half ihm die nach hinten verzögerte Attack-Mode-Aktivierung. So konnte er die harten Auseinandersetzungen zwischen DS, Porsche und Sims gekonnt für sich ausnutzen.

Mortara fiel beim zweiten Einsatz zwar auf die dritte Position zurück, sollte aber wie zuvor aus einer Lücke heraus nach vorne springen. Im Zuge dieses Dreikampfs ging Vandoorne an Lotterer vorbei. Der Belgier und der Deutsche wurden im Schlussspurt jedoch noch von Vergne überrumpelt. Vandoorne sammelte so als Dritter wertvolle WM-Punkte. Lotterer verpasste nach einer starken Rennmitte knapp das Podest. Der Sieger Mortara resümierte: „Mein Auto war gut im Rennmodus, weshalb es umso besser war, dass ich von der Pole gestartet bin.“

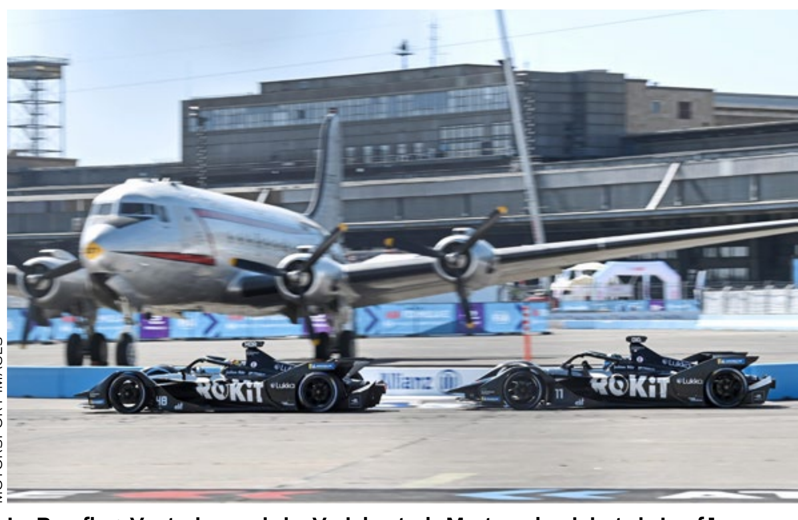
Erst Mut, dann Können

Trotz eines wie üblich umgedrehten Streckenverlaufs – typisch Formel E – setzte Mortara seine Dominanz auch in der Sonntagsqualifikation fort. Hinter dem Pole-Mann reihten sich Robin Frijns (Envision-Audi), Nyck de Vries, André Lotterer und António Félix da Costa in den Top 5 ein. Pascal Wehrlein stürzte wegen eines misslungenen Setups auf Startplatz 19 ab.

Die Schlüsselszene des zweiten Berlin-Laufs ereignete sich direkt zu Beginn, als de Vries in der ersten Kurve innen an Mortara und Frijns vorbeiging. Nach dem Rennen berichtete der Niederländer, dass er selbst von der Chance überrascht gewesen sei. Da für den zweiten Lauf einmalige acht Minuten Attack-Mode zur Verfügung standen, entschieden sich viele Teams für eine frühe Aktivierung. So wurde der Führende de Vries schon nach zehn Minuten in den außen gelegenen Schleifen vorstellig. Der amtierende Weltmeister rutschte im Zuge dessen auf die dritte Position ab, konnte sich aber ohne große Probleme zurück an die Spitze bugsieren. Schon zu diesem Zeitpunkt wurde deutlich, dass der Mercedes am Sonntag unschlagbar war.

Doch auch das Kundenteam Venturi Racing profitierte von der Mercedes-Power im Heck und hetzte im Paarflug dem späteren Sieger de Vries hinterher. Lucas di Grassi, der am Samstag noch größere Probleme hatte, fuhr hierbei lange auf dem Niveau von Mortara. Der auf dem siebten Rang gestartete Stoffel Vandoorne wiederholte parallel das Kunststück vom Vortag und drängelte sich im letzten Drittel auf Position 3 vor. Der somit weiter in der WM führende Belgier berichtete: „Die Dynamik des Rennens war anders als gestern. Heute ging es mehr um reine Pace. Mein Start verlief viel besser, wodurch ich mehr Spielraum für die Planung des Attack-Mode hatte. Die Strecke in Berlin ist eine Hassliebe für mich: Wenn man hier alles zusammenbekommt, läuft es im Rennen super, wenn nicht, wird es hart.“

Sein ärgster Verfolger ist nun Edoardo Mortara, der auf dem zweiten Platz zwölf Zähler hinter Vandoorne liegt. Vergne hat weitere vier Punkte Rückstand. Für Porsche endete die erste Saisonhälfte bitter. Lotterers achter und Wehrleins zwölfter Rang ließen das Porsche-Duo weit in der WM zurückfallen. Beide stehen beim nächsten Saisonlauf in Jakarta (4. Juni) unter Druck. Große Erleichterung gibt es hingegen beim Mercedes-Team: Zusätzlich zur reinen Stern-Top-4 am Sonntag wurde bekannt, dass die Werkstruppe von McLaren gekauft wird und so mindestens bis zum Jahr 2024 in Berlin antritt. ■



MOTORSPORT IMAGES

Im Paarflug: Venturi war wie im Vorjahr stark, Mortara dominierte in Lauf 1



MOTORSPORT IMAGES

Im Tiefflug: Nyck de Vries drückte sich am Sonntag mutig an Mortara vorbei


MOTORSPORT IMAGES

In Turbulenzen: Porsche haderte beim Heimspiel und betreibt Fehlersuche

FORMEL E IN BERLIN

1. Rennen, 40 Runden à 2,355 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Edoardo Mortara	46.16,175 min
2.	Jean-Éric Vergne	+ 1,782 s
3.	Stoffel Vandoorne	+ 1,987 s
4.	André Lotterer	+ 2,579 s
5.	Mitch Evans	+ 3,189 s
6.	Pascal Wehrlein	+ 5,405 s
7.	Sam Bird	+ 5,683 s
8.	A. Félix da Costa	+ 6,400 s
9.	Alexander Sims	+ 6,569 s
10.	Nyck de Vries	+ 6,602 s

2. Rennen, 40 Runden à 2,355 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Nyck de Vries	46.12,268 min
2.	Edoardo Mortara	+ 2,454 s
3.	Stoffel Vandoorne	+ 6,936 s
4.	Lucas di Grassi	+ 8,165 s
5.	Robin Frijns	+ 13,829 s
6.	A. Félix da Costa	+ 14,387 s
7.	Oliver Rowland	+ 15,518 s
8.	André Lotterer	+ 15,845 s
9.	Jean-Éric Vergne	+ 18,831 s
10.	Mitch Evans	+ 21,722 s

WM-STAND FAHRER

1.	Stoffel Vandoorne	111 Punkte
2.	Edoardo Mortara	99
3.	Jean-Éric Vergne	95
4.	Mitch Evans	83
5.	Robin Frijns	81
6.	Nyck de Vries	65
7.	André Lotterer	59
8.	Pascal Wehrlein	51
9.	Lucas di Grassi	49
10.	António Félix da Costa	42

WM-STAND TEAMS

1.	Mercedes	176 Punkte
2.	Venturi-Mercedes	148
3.	DS-Techeetah	137
4.	Jaguar	111
5.	Porsche	110
6.	Envision-Audi	97
7.	Andretti-BMW	30
8.	Mahindra	12
9.	Nissan	12
10.	NIO	7

Wilde Generalprobe

Eine feuchte Strecke zu Beginn und ein Wolkenbruch am Ende brachten reichlich Chaos

INDYCAR

Wechselhaftes Wetter und hartes Racing machten den ersten Lauf auf dem Indy-Rundkurs zu einer chaotischen Angelegenheit. Colton Herta (Andretti Autosport) überstand das Durcheinander am besten und schenkte sich und Honda rechtzeitig den ersten Saisonerfolg.

Von: **Philipp Körner**

Colton Herta gab sich nach 120 Minuten Dauer-Chaos kalifornisch-cool. Auf die Frage, wie er acht Neutralisierungen, etliche (Fast-)Kontakte und den spektakulärsten Drift der jüngeren IndyCar-Geschichte überleben konnte, antwortete er verschmitzt: „Mit purem Talent!“ Nach Schnitzern wie seinem dramatischen Unfall in Long Beach war es der erlösende Befreiungsschlag für den talentierten 22-Jährigen. Dabei ging in der Qualifikation wieder einiges in die Hose.

Bei noch sonnigem Indiana-Wetter flog Herta nämlich schon im ersten Abschnitt raus und startete nur auf Rang 14. Die Pole-Position ging an Penske-Pilot Will Power, der nur noch drei Quali-Bestzeiten vom Rekord Mario Andrettis (67 Poles) entfernt ist. Den zweiten Rang schnappte sich die aktuelle Ganassi-Speerspitze Álex Palou. Josef Newgarden (Team Penske) komplettierte die Top 3.

Goldene Reifenwahl

Bereits vor dem Start am Samstagnachmittag zog eine erste Unwetterfront über die Region und hinterließ den 27 Piloten eine teils feuchte, aber schnell abtrocknende Fahrbahn. Nach drei Umläufen öffnete sich schließlich das Fenster für den Wechsel auf Slicks. Colton und sein Vater Bryan Herta zögerten nicht lange im Funkaustausch und orderten die weiche Reifenmischung.

Die ersten Runden nach dem Boxenstopp glichen einem Formula-Drift-Showevent – mit dem schon erwähnten Höhepunkt in Runde 4. Doch Herta behauptete sich und kassierte diverse nach ihm stoppende Autos ein. An der Spitze lag zu diesem Zeitpunkt Patricio O’Ward (McLaren SP), der von den etlichen Fehlern der Vordermänner profitiert hatte. In einer danach häufig unterbrochenen Generalprobe für das Indy 500 setzte sich Herta als Konstante an der Spitze fest. Unter anderem nahmen sich die Vollzeit-Teamkollegen von McLaren SP selbst aus der Entscheidung. Selbige brachte dann die zweite große Sturmfront, die sich erst mehrmals mit Niesel ankündigte und dann als deftiger Wolkenbruch über dem legendären Oval samt Infield niederging.

Das Problem: Der Nieselregen war lange zu schwach, um einen Wechsel auf Regenreifen zu rechtfertigen. Mangels Intermediates waren die Piloten so gezwungen, auf den profillosen Reifen auszuharren. Dementsprechend viele Fehler durfte der Fernsehpartner NBC einfangen. Mit dem Beginn der 62. Runde war die Strecke schließlich nass genug und erlaubte einen profilierten Schlussspurt. Der wegen Überlänge auf Zeit umgestellte 85-Runden-Lauf sah abschließend einen dominanten Colton Herta, der sich den Erfolg nicht nehmen ließ. Simon Pagenaud (Meyer Shank Racing) lief nach einer ebenso starken Aufholjagd auf Platz 2 ein. Power musste final mit P3 zufrieden sein. ■

INDYCAR, INDY-GP #1

1.	Colton Herta	2:01.56,3273 h
2.	Simon Pagenaud	+ 3,0983 s
3.	Will Power	+ 7,1538 s
4.	Marcus Ericsson	+ 7,8193 s
5.	Conor Daly	+ 9,6535 s
6.	Felix Rosenqvist	+ 11,0949 s
7.	Takuma Sato	+ 11,5104 s
8.	Callum Ilott	+ 11,5105 s
9.	Christian Lundgaard	+ 11,8047 s
10.	Scott Dixon	+ 13,9916 s

Pole-Position:
Will Power: 1.09,7664 min.
Meiste Führungsrunden:
Colton Herta, 50/75 Runden

FAHRERWERTUNG

1.	Power	170 Punkte
2.	Palou	156
3.	McLaughlin	152
4.	Newgarden	140
5.	Dixon	133



INDYCAR

Erlösender Erfolg: Colton Herta und Honda gewannen ihr erstes Saisonrennen

Lambo bestätigt LMDh!

Am Dienstagvormittag dieser Woche bestätigte Lamborghini als sechster Hersteller den Bau eines Prototyps nach dem amerikanischen LMDh-Reglement. Die Italiener bauen dafür ihren eigenen Rennmotor und spannen beim Chassis wohl mit Ligier zusammen. Wir sprachen mit Lambo-Boss Stephan Winkelmann und Sportchef Giorgio Sanna.

Von: **Marcus Schurig**

Was lange währt, wird bekanntlich endlich gut: Im Januar 2020 kündigten ACO und IMSA beim 24h-Rennen in Daytona eine gemeinsame neue Topklasse bestehend aus den LMDh-Fahrzeugen nach US-Reglement und den Hypercars nach FIA-/ACO-Regelwerk an. Vom ersten Tag wurde dabei auch über den Zutritt von Lamborghini spekuliert. Ursprünglich hätte der Einstieg der italienischen Sportwagenmarke im Januar 2021 verkündet werden sollen, damals noch als Zweitverwertung der von Porsche entwickelten VW-Konzernplattform.

Dann sollte die Verkündung im Januar 2022 erfolgen, schließlich im März. Jetzt hat Lamborghini endlich grünes Licht gegeben: Am Dienstag dieser Woche bestätigte die zum VW-Konzern gehörende Marke den Einstieg für das Jahr 2024. Im Gegensatz zu den ursprünglichen Planungen von 2021 wird Lamborghini das Prototypen-Projekt jedoch in Eigenregie aufsetzen und nicht auf die Porsche-LMDh-Plattform zurückgreifen. Damit kämpft Lamborghini ab 2024 nicht mehr nur um Klassensiege im GT3-Sport, sondern um Gesamtsiege bei den großen Langstreckenklassikern wie in Le Mans, Daytona oder Sebring.

Der Aufstieg in den Olymp

„Der Aufstieg in die Topklasse des Langstreckensports ist ein Meilenstein in der Geschichte von Lamborghini“, erklärte CEO Stephan Winkelmann. „Wir werden uns in Zukunft mit den stärksten Wettbewerbern bei den wichtigsten Langstreckenrennen der Welt messen. Durch den Einstieg in die LMDh-Klasse erreichen wir eine höhere Sichtbarkeit für unser Sportprogramm, außerdem können wir in der neuen Topklasse zukünftige Technologien für unsere Straßensportwagen erproben.“

Zwar gab Lamborghini keine weiteren technischen Details des LMDh-Projekts bekannt, allerdings konnte Motorsport aktuell im Vorfeld der Ankündigung mit Lamborghini-CEO Stephan Winkelmann und Sportchef Giorgio Sanna über die Hintergründe des Einstieges sprechen. CEO Winkelmann ordnete den Einstieg perspektivisch ein: „Wir haben 2009 begonnen, Lamborghini als Marke im Motorsport zu etablieren, erst mit unserem Markenpokal, seit 2015 mit dem GT3-Auto auf Basis des Huracán-Modells. In der GT3-Klasse konnten wir dabei schon viele Erfolge einfahren.“

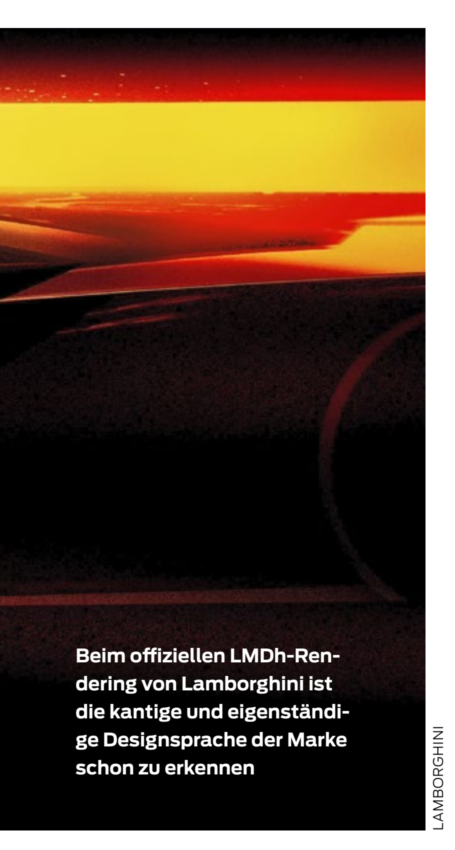

LAMBORGHINI

„Der Aufstieg in die neue Topklasse des Langstreckensports ist ein Meilenstein für Lamborghini – denn jetzt treten wir gegen die stärksten Wettbewerber an.“

Lamborghini-CEO Winkelmann

Laut Winkelmann war der LMDh-Einstieg die logische Fortsetzung der bisherigen Strategie: „Für unser Engagement waren mehrere Gründe ausschlaggebend: Erstens sind die Kosten vom Reglement stark limitiert, sodass auch ein Hersteller unserer Größe in der Lage ist, in der Topklasse mitzufahren. Zweitens gehört unser Herz seit geraumer Zeit dem Langstreckensport, wo wir bereits mit dem GT3 Huracán erfolgreich waren, da ist der Aufstieg in die Topklasse der nächste logische Schritt. Dazu können wir jetzt um prestigeträchtige Gesamtsiege bei den großen Klassikern wie Le Mans, Daytona oder Sebring kämpfen, denn die neuen Autos sind sowohl in Amerika als auch in Europa startberechtigt, womit wir eine hohe Sichtbarkeit in unseren Kernmärkten sicherstellen können.“

Insider hatten spätestens seit März 2022 erwartet, dass Lamborghini beim LMDh-Projekt seinen eigenen Weg gehen würde und nicht auf den von Porsche entwickelten Konzernbausatz zurückgreift: „Wir hatten die Freiheit zu entscheiden, ob wir unser Auto auf der Porsche-Plattform aufsetzen oder ob wir unseren eigenen Weg gehen“, sagt Winkelmann. „Wir hatten jetzt die Chance, unseren eigenen Ansatz zu verfolgen, und diese Möglichkeit haben wir genutzt, ohne dass wir dabei die Kosten unnötig erhöhen.“



Beim offiziellen LMDh-Rendering von Lamborghini ist die kantige und eigenständige Designsprache der Marke schon zu erkennen

LAMBORGHINI

Der Lamborghini-Chef bestätigte gegenüber Motorsport aktuell einen globalen Einsatzplan: „Unser Plan besteht darin, sowohl in der Sportwagen-WM (WEC) als auch in der amerikanischen IMSA-Serie an den Start zu gehen.“ Sportchef Giorgio Sanna stellte in diesem Kontext klar, dass Lamborghini das LMDh-Projekt als Kundensport betrachtet: „Die Motorsportphilosophie von Lamborghini basiert ganz klar auf dem Kundensportansatz, so haben wir das bereits im GT3-Sport gehandhabt, und so werden wir das auch in der LMDh-Klasse tun. Das bedeutet, dass wir keine reinrassigen Werksteams an den Start bringen werden, allerdings werden wir in der WEC und der IMSA jeweils Referenzteams bestimmen, mit denen wir eng zusammenarbeiten. Alle weiteren Details werden wir zu einem späteren Zeitpunkt kommunizieren.“

Debüt im Frühjahr 2024

Der exakte Termin für das Renndebüt des LMDh-Autos von Lamborghini ist noch nicht fixiert, wie Sanna festhält: „Das Ziel ist, in der Saison 2024 beim 24h-Rennen in Le Mans am Start zu stehen, das ist unser Auftrag. Es ist logisch, dass wir bereits davor Rennen in WEC und IMSA bestreiten werden, noch ist aber nicht klar, ob wir zum Beispiel am 24h-Rennen der IMSA-Serie in Daytona im Januar 2024 teilnehmen. Das Renndebüt unseres neuen LMDh-Autos könnte auch später erfolgen, je nachdem wie der finale Entwicklungsplan für das Fahrzeug aussieht.“

Ein zentraler Grund für den Lamborghini-Einstieg ist das Thema Hybridisierung, wie CEO Stephan Winkelmann festhält: „Vom Timing her ist es für uns perfekt, dass wir in der neuen Topklasse des Langstreckensports mit einem hybridisierten Rennfahrzeug an den Start gehen werden – während wir nahezu zeitgleich die Hybridisierung unserer Straßenmodelle starten. Im nächsten Jahr werden wir das Design der neuen LMDh-Autos zeigen, zeitgleich feiern wir den 60. Geburtstag der Marke Lamborghini, und dazu präsentieren wir den Aventador-Nachfolger – mit Plugin-Hybrid.“ Lamborghini plant, dass bis 2025 sämtliche Straßenmodelle über eine Hybridisierung verfügen.

Lambo mit eigenem Motor

Die technischen Details für den Einstieg in die LMDh-Topklasse will Lamborghini erst zu einem späteren Zeitpunkt kommunizieren, doch CEO Stephan Winkelmann bestätigte auf Nachfrage von Motorsport aktuell immerhin: „Wir werden beim LMDh-Projekt mit unserem eigenen Motor an den Start gehen.“

Dieser Schritt ist offenbar seit längerer Zeit in Planung, denn angeblich experimentieren die Motoreningenieure bei Lamborghini bereits mit Einzylindermodellen. Die große Gretchenfrage, ob der LMDh-Rennmotor eine technische Grundverwandtschaft mit den Straßenmotoren der Lambo-Modellpalette aufweisen wird, muss noch unbeantwortet bleiben. Aktuell reicht die Spannweite in der Serie vom V12 (Aventador) über V10 (Huracán) bis zum V8-Biturbomotor beim Urus-SUV. Allerdings könnte der Huracán-Nachfolger eventuell ein neues und kompakteres Triebwerk erhalten, wie Insider aus Italien spekulieren.



LAMBORGHINI

„Unsere Philosophie ist der Kundensportansatz, das heißt, wir werden in der LMDh-Klasse keine reinrassigen Werksteams an den Start bringen.“

Lamborghini-Sportchef Sanna



LAMBORGHINI

„Wir hatten die Chance, unseren eigenen Ansatz bei dem LMDh-Projekt zu verfolgen – und diese Möglichkeit haben wir jetzt genutzt.“

Lamborghini-CEO Winkelmann

Weil Lamborghini sein eigenes LMDh-Projekt aufsetzt und nicht auf der Porsche-Plattform aufsetzt, ist ein eigener Motor zwingend notwendig – und aus Lamborghini-Sicht offenbar auch sehr erwünscht. Und wie sieht es beim Chassis aus? Hier schweigt man am Firmensitz in Sant'Agata Bolognese. Fakt ist: Lamborghini nutzt nicht das von Multimatic für Porsche designte Monocoque. Nachdem der langjährige Lambo-Partner Dallara aus Kapazitätsgründen nicht zur Verfügung stand, spannt Lamborghini nun offenbar mit dem LMP2-Konstrukteur Ligier zusammen.

Die besondere Herausforderung beim Design des Lamborghini-LMDh wird darin bestehen, die unikale und kantige Designsprache der Marke Lamborghini in ein eigenständiges Markengesicht beim LMDh-Auto zu übersetzen. Kantige Formen sind aus aerodynamischer Sicht ja nicht immer der optimale Weg. Doch das ist alles noch Zukunftsmusik. Lamborghini verspricht weitere Details für den Juli 2022, im Mai 2023 will man den Prototyp vorstellen und mit der Erprobung starten. Die Homologation soll Ende 2023 erfolgen, sodass einem frühen Rennstart in der Debütsaison 2024 nichts im Wege stehen sollte.

Kooperation mit Iron Lynx?

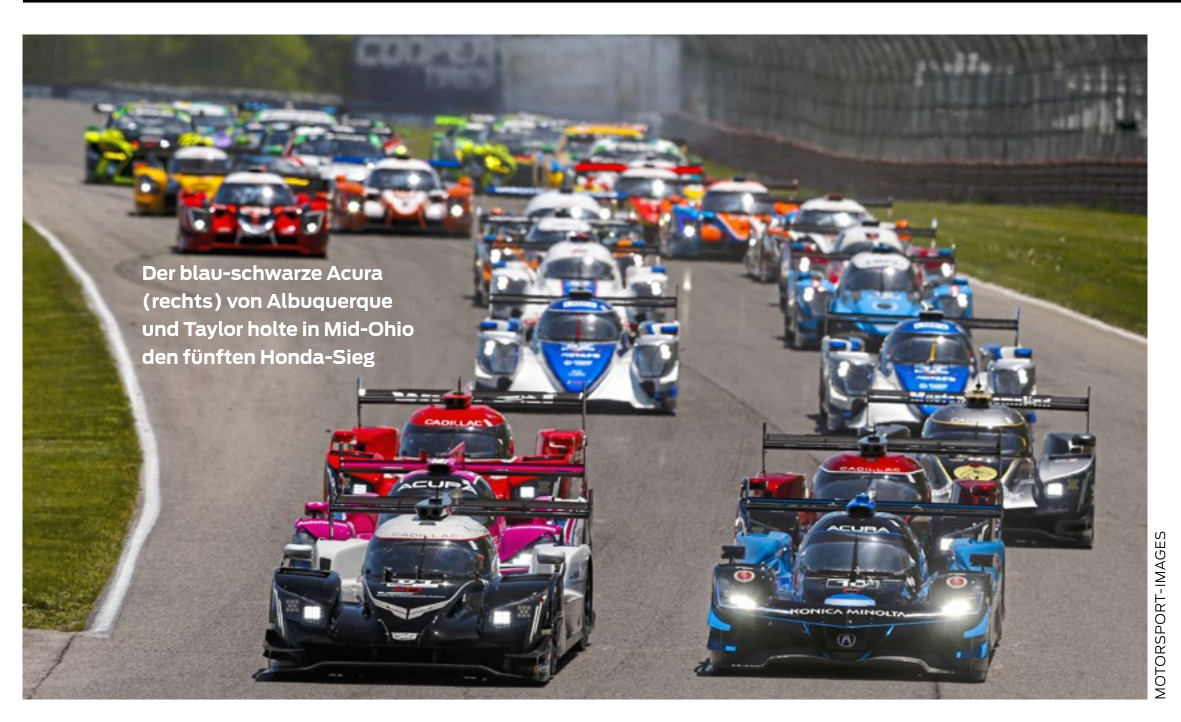
Die Leser von Motorsport aktuell wissen seit dem WEC-/IMSA-Doubleheader in Sebring Mitte März, dass im Fahrerlager Gerüchte kursieren, wonach sich eine Kooperation zwischen dem Iron Lynx-/Prema-Team und Lamborghini anbahnt. Natürlich hüllen sich die Verantwortlichen bei Lamborghini hierzu in Stillschweigen. Die Aussage von Lambo-CEO Winkelmann, dass das neue eigenständige Projekt nicht zu erhöhten Kosten führe, obwohl Lamborghini nicht die Porsche-Plattform nutzt, weist jedoch indirekt den Weg.

In Sebring war zu hören, dass das Iron Lynx-Team in die neue Topklasse des Langstreckensports aufsteigen will, und zwar mit einem namhaften Hersteller. Die Kriegskasse ist bei Iron Lynx über die betuchten Besitzer des Rennstalls prall gefüllt. Angeblich liebäugeln die Macher im Hintergrund sogar mit dem Kauf eines F1-Rennstalls – zusätzlich zum verstärkten Engagement im Langstreckensport.

Es ist also durchaus legitim darüber zu spekulieren, dass Iron Lynx, die zuvor schon mit Ferrari und Mercedes bezüglich eines Hypercars-Einsatzes verhandelt haben sollen, einen Teil der Entwicklungskosten beim LMDh-Projekt von Lamborghini mittragen könnte. Eine solche Konstellation wäre für einen kleinen Hersteller wie Lamborghini optimal. In der Folge würde es Sinn machen, dass die Iron Lynx-/Prema-Gruppe dann auch bei den Renneinsätzen in der Sportwagen-WM (WEC) und in der amerikanischen IMSA-Meisterschaft zum Zuge käme.

Doch das sind wie gesagt im Moment Spekulationen. Das Entscheidende ist, dass die LMDh-Kategorie mit Lamborghini einen sechsten Hersteller gewinnen konnte. Was lange gährt, wird endlich gut. ■

Acura-Sieg in Mid-Ohio



Der blau-schwarze Acura (rechts) von Albuquerque und Taylor holte in Mid-Ohio den fünften Honda-Sieg

MOTORSPORT-IMAGES

Beim fünften Rennen zur IMSA-Serie konnte es laut Statistik nur einen Sieger geben: Acura. Die Honda-Edelmarke hatte zuvor vier Mal in Folge auf der Rennstrecke nahe Lexington gewonnen – Ricky Taylor und Filipe Albuquerque holten Sieg Nummer fünf.

Von: **Marcus Schurig**

Jedes Fahrzeugkonzept hat seine Stärken und Schwächen, selbst wenn die BOP versucht, Unterschiede zu egalisieren. Die DPI von Acura zum Beispiel lieben topfebene und sehr flüssige Rennstrecken – so wie Laguna Seca oder Mid-Ohio. Vor zwei Wochen holte Acura in Laguna Seca den vierten Sieg, am letzten Wochenende verbuchten die Wayne Taylor Racing-Piloten Filipe Albuquerque und Ricky Taylor (#10) sogar den fünften Sieg für Acura in Mid-Ohio. Das gute Ergebnis für Honda rundeten die Markenkollegen Tom Blomqvist und Oliver Jarvis (Meyer Shank-Acura #60) auf Platz 2 ab.

Das Wochenende begann in der DPI-Topklasse jedoch mit einer Überraschung: Cadillac-Star Sébastien Bourdais stibitzte mit einer Zeit von 1.10,439 min die Pole-Position vom Mid-Ohio-Dominator Acura. Der 43-jährige Franzose holte bereits seine dritte Pole-Position in der Saison 2022: „Wir hatten keine Hoffnung, Acura in Mid-Ohio die Pole wegzuschnappen – aber wir haben es dennoch geschafft!"

Ganassi-Pilot Bourdais (#01) verlor die Führung in der ersten Kurve, konnte sich aber nach 13 Minuten wieder an Albuquerque vorbeimogeln und verteidigte die Spitze bis zur Rennhalbzeit. Dann löste die erste und einzige Safety-Car-Phase den Führungswechsel zugunsten von Acura aus: Renger van der Zande hatte beim Stopp unter Gelb den Cadillac übernommen, beim Restart zog er gegen Ricky Taylor in den berühmten Esses-Kurven den Kürzeren. Ein leichter Feindkontakt schickte Van der Zande in einen Dreher, bei dem er fast noch den im Ziel zweitplatzierten Meyer-Shank-Acura von Tom Blomqvist abgeräumt hätte.

Die Rennleitung stufte den Kontakt als Rennunfall ein, auch Van der Zande gab sich später diplomatisch: „Ich hatte beim Restart große Mühe, die Reifen auf Temperatur zu bringen, und wenn man keinen Grip hat, kann man sich schlecht verteidigen. Der Dreher in Turn 6 war zwar einem leichten Kontakt mit dem Acura von Taylor geschuldet, aber ich glaube, ich hätte die Führung so oder so beim Restart verloren. Trotzdem ist es schade, denn ich glaube, wir hatten ein gutes Auto und hätten vielleicht sogar Acura schlagen können."

„Das war ein hartes Stück Arbeit", so Sieger Ricky Taylor nach dem Rennen. „Der Cadillac von Bourdais und Van der Zande war sehr stark, aber wir konnten uns knapp durchsetzen und damit auch die Führung in der Meisterschaft übernehmen – und das auf der Acura-Heimstrecke!" Honda und Acura beschäftigen allein im Bundesstaat Ohio mehr als 16 000 Mitarbeiter – deshalb gilt Mid-Ohio als Heimrennen für Acura.

Die vier Wagen starke Caddy-Flotte landete auf den Plätzen 3 bis 6. In der LMP2-Klasse holte Altmeister Juan Pablo Montoya zusammen mit Henrik Hedman seinen ersten Sieg, wobei sich der Kolumbianer gleich zweimal am Führenden Jonathan Bomarito vorbeirempelte.

McLaren verliert GTD-Sieg

Die GTD-Pro-Klasse setzte in Mid-Ohio aus, in der GTD-Kategorie für Pro-Am-Besatzungen konnten die BMW-Teams Turner Motorsport (#96 Bill Auberlen, Rob Foley) und Paul Miller Racing (#1) mit Brian Sellers und Madison Snow einen Doppelsieg für den neuen M4 GT3 einfahren – allerdings erst, nachdem der eigentlich siegreiche Inception-McLaren (#70) von Brendan Iribe und Jordan Pepper bei der Nachuntersuchung wegen Untergewicht disqualifiziert worden war. BMW-Pilot Bill Auberlen holte damit seinen 65. IMSA-Sieg! ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

FÜNFTER SAISONLAUF: MID-OHIO SPORTS CAR COURSE (OHIO)

Länge der Strecke: 3,633 km; **Renndistanz:** 121 Runden = 439,593 Kilometer; **Pole-Position DPi:** Sébastien Bourdais; CGR-Cadillac-DPi (#01), 1.10,439 min; **Pole-Position LMP2:** Patrick Kelly; PR1 Mathiasen-Oreca (#52), 1.14,340 min; **Pole-Position GTD:** Madison Snow, Paul Miller Racing-BMW M4 GT3 (#1), 1.20,525 min; **Schnellste Rennrunden: DPI:** Tom Blomqvist (#60), 1.12,264 min; **LMP2:** Will Stevens (#8), 1.13,725 min; **GTD:** Philip Ellis (#57), 1.21,330 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	DPI	#10	Taylor/Albuquerque	Wayne Taylor Racing-Acura-DPI	2:40.20,108 h
2.	DPI	#60	Jarvis/Blomqvist	Meyer Shank Racing-Acura-DPI	+2,098 s
3.	DPI	#31	Nunez/Derani	Whelen Engineering-Cadillac-DPi	+16,910 s
4.	DPI	#02	Bamber/Lynn	CGR-Cadillac-DPi	+36,916 s
5.	DPI	#01	Bourdais/Van der Zande	CGR-Cadillac-DPi	+37,104 s
6.	DPI	#8	Vautier/Westbrook	JDC Miller Motorsports-Cadillac-DPi	+1.02,301 min
7.	LMP2	#81	Hedman/Montoya	DragonSpeed-Oreca LMP2	+3 Runden
8.	LMP2	#11	Thomas/Bomarito	PR1 Mathiasen Motorsport-Oreca LMP2	+3 Runden
9.	LMP2	#20	Andersen/Fjordbach	High Class Racing-Oreca LMP2	+3 Runden
10.	LMP2	#8	Farano/Stevens	Tower Motorsport-Oreca LMP2	+4 Runden

Duell im Titelkampf

Bereits nach zwei Rennwochenenden des GT World Challenge Sprint Cup kristallisiert sich heraus: Die beiden Duos Weerts/Vanthoor (WRT-Audi) und Marciello/Boguslavskiy (Akkodis-Mercedes) werden um den Titel kämpfen. In Magny-Cours ging jeweils ein Rennsieg an die beiden favorisierten Teams.

Von: **Bianca Leppert**



Tabellenführer nach vier Rennen: Raffaele Marciello und Timur Boguslavskiy im Akkodis-Mercedes

SRO

Zwei Punkte bleiben nach den beiden Sprint-Läufen in Magny-Cours hängen: Zum einen spielte das Audi Team WRT wieder einmal den Joker des perfekten Boxenstopps aus. Zum anderen glänzte Raffaele Marciello erneut mit seinem fahrerischen Talent und fuhr allen anderen davon.

Im ersten Rennen am Samstagabend hatten aber zunächst Charles Weerts und Dries Vanthoor ihre große Vorstellung. Beziehungsweise die komplette Audi-Mannschaft. Denn am Ende landeten fünf der Audi R8 LMS GT3 Evo II in den Top 6. Für Weerts sah es zunächst nicht so vielversprechend aus. Er verlor am Start einen Platz und rutschte von zwei auf drei ab. An der Spitze dominierte indessen Simon Gachet, der sich um zwei Sekunden absetzte.

Doch Weerts ließ sich nicht so schnell abschütteln, holte sich Rang 2 zurück und rückte vor den ersten Boxenstopps auch bis auf 2,5 Sekunden an den Führenden Gachet von Tresor by Car Collection ran. Während man bei Car Collection noch etwas mit dem Service wartete, ergriff man bei WRT die Chance und fertigte den R8 so schnell ab, dass sich Weerts' Teamkollege Dries Vanthoor nach dem Stopp im Klassement auf Platz 1 wiederfand.

Natürlich versuchte Gachets Teamkollege Christopher Haase noch, alle Hebel in Bewegung zu setzen, um den Platz an der Sonne zurückzuerobern. Doch Vanthoor war stärker. Stattdessen bekam der Deutsche Druck von Marciello im Akkodis-Mercedes. Der ging zehn Minuten vor Schluss an Haase vorbei und sicherte sich damit Rang 2. Vanthoor beendete das Rennen nach 37 Runden mit 3,138 Sekunden Vorsprung als Sieger.

Noch eindrucksvoller setzte sich Marciello im zweiten Rennen am Sonntag ab. Zunächst schuf er mit der Pole-Position und einem neuen Rundenrekord die perfekte Basis für den Erfolg. Am Start ging er vor Maxi Götz im Schwester-Auto in Führung und baute seinen Vorsprung bis auf 15 Sekunden vor dem ersten Boxenstopp aus.

Strafen für Audi

Während dem Schweizer dabei fast schon langweilig geworden sein dürfte, balgten sich dahinter Götz und Christopher Mies im WRT-Audi. Mies hatte sich zu Beginn von Rang 5 auf 3 verbessert und sich so in die perfekte Position für das Rad-an-Rad-Duell mit Götz gebracht, aus dem er auch als Sieger hervorging. Im Zuge dessen verlor Götz einen weiteren Platz an Patric Niederhauser im Sainteloc-Audi. Die Boxenstopp-Phase brachte der Marke mit den vier Ringen allerdings kein Glück. Mies/Simmenauer kassierten eine Zehnsekunden-Strafe wegen Unsafe Release, Niederhauser musste fünf Sekunden Strafe für das Manöver gegen Götz hinnehmen. So rückte das Mercedes-Duo Pla-Götz wieder auf Rang 2 auf, und Panis/Niederhauser sicherten sich vor den Markenkollegen Mies/Simmenauer immerhin noch einen Podiumsplatz.

Boguslavskiy verwaltete den 15-Sekunden-Vorsprung in seinem Stint und kreuzte 13,683 Sekunden vor Pla/Götz die Ziellinie. Es ist der zweite Sieg in vier Rennen für das Duo. Die Tabellenführung haben sie nun ebenfalls wieder inne. Vanthoor hatte einen Ausritt am Start und fiel zurück, Weerts erreichte am Ende immerhin noch Platz 6. ■

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP

DRITTER SAISONLAUF IN MAGNY-COURS (F)

Länge der Strecke: 4,411 km; **Renndistanz:** 37 Runden = 163,20 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 LMS GT3	1:00.46,789 h
2.	Pro	#89	Boguslavskiy/Marciello	Akkodis-AMG GT3	+3,138 s
3.	Pro	#11	Haase/Gachet	Car Collection-Audi R8 GT3	+8,924 s
4.	Pro	#25	Panis/Niederhauser	Sainteloc-Audi R8 GT3	+13,685 s
5.	Pro	#12	Drudi/Ghiotto	Car Collection-Audi R8 GT3	+23,702 s
6.	Silver	#26	Magnus/Baert	Sainteloc-Audi R8 GT3	+32,390 s
7.	Silver	#53	Jean/De Pauw	AF Corse-Ferrari 488 GT3	+32,979 s
8.	Silver	#87	Drouet/Stevenson	Akkodis-AMG GT3	+33,828 s
9.	Pro	#33	Simmenauer/Mies	WRT-Audi R8 LMS GT3	+34,249 s
10.	Pro	#88	Pla/Götz	Akkodis-AMG GT3	+35,869 s

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP

VIERTER LAUF IN MAGNY-COURS (F)

Länge der Strecke: 4,411 km; **Renndistanz:** 37 Runden = 163,20 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#89	Boguslavskiy/Marciello	Akkodis-AMG GT3	1:00.51,577 h
2.	Pro	#32	Pla/Götz	Akkodis-AMG GT3	+13,683 s
3.	Pro	#25	Panis/Niederhauser	Sainteloc-Audi R8 GT3	+19,651 s
4.	Pro	#33	Simmenauer/Mies	WRT-Audi R8 LMS GT3	+23,146 s
5.	Silver	#53	De Pauw/Jean	AF Corse-Ferrari 488 GT3	+25,010 s
6.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 LMS GT3	+25,345 s
7.	Pro	#66	Schothorst/Marschall	Attempto-Audi R8 GT3	+30,810 s
8.	Pro	#12	Drudi/Ghiotto	Car Collection-Audi R8 GT3	+31,201 s
9.	Silver	#99	Schöll/Aka	Attempto-Audi R8 GT3	+42,038 s
10.	Pro	#54	De Leener/Engelhart	Dinamic-Porsche 911 GT3 R	+48,146 s



Die Mercedes-Piloten Stolz, Habul, Konrad und Gounon siegten beim 12h-Rennen in Bathurst

IGTC

Stern schlägt Ringe

Nach 830 Tagen Pause fand endlich wieder das Liqui Moly 12h-Rennen in Bathurst als Auftakt der Intercontinental GT Challenge (IGTC) statt. Wegen der Corona-bedingten Verschiebung des Termins von Februar in den Mai waren nur 20 Autos am Start, 15 Teams starteten in den GT3-Klassen. Audi stellte die meisten Fahrzeuge – aber Mercedes siegte.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Seit 2011 wird das 12h-Rennen in Bathurst von Fahrzeugen aus der GT3-Klasse dominiert, und seit vielen Jahren bildet der Klassiker auf dem Mount Panorama Circuit den Saisonstart der Intercontinental GT Challenge (IGTC), wo die Hersteller-unterstützten GT3-Teams so eine Art Mini-WM im GT3-Sport ausfahren.

So hätte es auch 2022 wieder sein sollen, nach fast zwei Jahren Pause wegen der Corona-Pandemie. Doch Corona vereitelte den frühen Saisonstart Anfang Februar, die Verschiebung des IGTC-Auftakts in den Mai schrumpfte die internationale Beteiligung, da die europäische und amerikanische Saison bereits gestartet war. Nur 20 Autos verloren sich daher am letzten Wochenende in Bathurst. Die klassische Pro-Wertung für Autos mit Werkspiloten wurde für 2022 durch ein Pro-Am-System ersetzt, sodass in jedem Fahrzeug mindestens ein Amateurpilot im Aufgebot war.

Nur Mercedes und Audi legten einen starken Fokus auf Bathurst und stellten damit die Grundauslastung sicher: sieben Audi R8 Evo 2 trafen auf drei gut besetzte Mercedes AMG GT3. Audi konnte das Rennen in Bathurst bei den letzten elf Ausgaben drei Mal gewinnen, doch ausgerechnet 2022 verlor man – trotz numerischer Überlegenheit. Die Mercedes-Teams SunEnergy Racing, Craft Bamboo und Triple Eight Engineering belegten die ersten drei Positionen – der bestklassierte Audi kam mit einer Runde Rückstand nur auf Platz 4.

Dreifachsieg für Mercedes

In der letzten Rennstunde konnte SunEnergy-Pilot Jules Gounon, der sich das Cockpit mit Luca Stolz, Kenny Habul und Martin Konrad teilte, den knappen Vorsprung auf Markenkollege Maro Engel im Craft Bamboo-AMG verteidigen, womit sich erstens Privatfahrer und Finanzier Habul ebenso in die Siegerliste einschrieb wie Triple-Eight-Teamchef Roland Dane, der den Einsatz für SunEnergy durchführte. Das richtige Triple-Eight-Auto von Shane van Gisbergen, Broc Feeney und Jefri Ibrahim rundete das Podium in Bathurst ab.

Im Gegensatz zu den früheren Ausgaben war das 12h-Rennen diesmal von Nebel und Regen geprägt – denn in Australien ist im Mai fast schon Winter. Reifenlieferant Pirelli brachte aufgrund von Wetter und Temperatur Vorjahresreifen an den Start, was auch die Balance of Performance verkomplizierte. Audi schien in den freien Trainings und im Qualifying die Oberhand über Mercedes zu haben, doch eine BOP-Anpassung bescherte den Audi mehr Gewicht – während Mercedes ein paar Kilos ausladen durfte.

Die BOP-Änderung hat Audi sicher nicht geholfen, doch im Rennen stolperten die R8-Teams mit dem Evo-Modell sehr oft in selbstgemachte Probleme: Der Pole-Audi von Supercar-Legende Chaz Mostert schied nach vielen Problemen und Mauerkontakt aus; das Valvoline-Team mit Kelvin van der Linde berechnete die Fahrzeit seines Amateur-Piloten Brad Schumacher falsch, worauf man bei einem zweiminütigen Strafstopp die Führung und den möglichen Sieg einbüßte. Am Ende belegten Kelvin van der Linde, Schumacher und Nathanaël Berthon Platz 4. Weitere Audi-Teams wurden wegen Unfällen und Reifenschäden hinten rechts zurückgeworfen.

Viele SC-Phasen wegen Regen, Nebel und Unfällen stellten alle Teams vor strategische Herausforderungen. Auch die drei Mercedes an der Spitze blieben nicht fehlerlos: In der dritten Stunde musste der siegreiche SunEnergy-AMG eine Strafe wegen Überholen unter Gelb absitzen, weshalb man zur Rennhalbzeit hinter den Craft-Bamboo-AMG von Maro Engel, Daniel Juncadella und Kevin Tse zurückgefallen war. Dank guter Strategie lag man drei Stunden vor Schluss aber wieder in Front.

In den letzten zwei Rennstunden jagte Maro Engel den führenden Jules Gounon, doch der Franzose konnte seinen Vorsprung von knapp zehn Sekunden konstant halten, auch wenn er beim letzten Boxenstopp neun Sekunden auf Engel einbüßte. Dennoch war man bei Craft Bamboo happy mit dem Resultat, denn ein Motorwechsel am Samstag, weshalb man beim Start aus der letzten Reihe losfahren musste, sowie Visa-Probleme bei der Einreise stellten das Team vor Probleme. Bei der Strategie absolvierte Craft Bamboo die Mehrzahl der neun Pflichtboxenstopps unter Gelb, während einige Gegner im Finale ihre Stopps unter Grün absitzen mussten. Doch der SunEnergy-Daimler von Jules Gounon war da trotzdem zu weit enteilt.

Sieger Jules Gounon, der 2020 die letzte Bathurst-Ausgabe mit Bentley gewinnen konnte, streute dem Team von Roland Dane nach dem Rennen Rosen: „Mich wundert nicht, dass Triple Eight so außerordentlich erfolgreich ist – sie arbeiten wirklich auf dem allerhöchsten Niveau!" ■

ERSTER LAUF INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE

IGTC-Rennen in Bathurst (Australien)
Streckenlänge: 6,213 Kilometer; Renndistanz: 1807,983 Kilometer

1.	Stolz/Gounon/Habul/Konrad	SunEnergy-Mercedes AMG GT3	291 Runden
2.	Engel/Juncadella/Tse	Craft Bamboo-Mercedes AMG GT3	+ 8,707 sec
3.	Gisbergen/Feeney/Ibrahim	Triple Eight-Mercedes AMG GT3	+ 1.35,367 min
4.	Berthon/Linde/Schumacher	Team Valvoline-Audi R8 GT3 Evo 2	+ 1 Runde
5.	Deitz/Denyer/Wall/D'Alberto	Wall Racing-Lambo Huracán GT3	+ 5 Runden
6.	Holdsworth/Fiore/Cini	Hallmarc-Audi R8 GT3 Evo 2	+ 5 Runden
7.	Feller/Shahin/Winkelhock	Team Valvoline-Audi R8 GT3 Evo 2	+ 6 Runden
8.	Percat/Mawson/Rosser	Team BRM-Audi R8 GT3 Evo 2	+ 7 Runden
9.	Russell/Stokell/Koundouris	Superbarn-Audi R8 GT3 Evo 2	+ 8 Runden
10.	Taylor/Davison/Lowndes/Emery	Taylor Motorsport-Porsche 911 GT3 R	+ 15 Runden

IMSA / Sportwagen-WM (WEC): BMW nutzt DTM-Vierzylinder für LMDh-Auto

BMW: LMDh mit DTM-Motor

Bei BMW verfolgt man ab und an sehr eigenwillige Kommunikationsansätze: Letzte Woche leakten die Bayern in einem Presse-Video der M GmbH die Triebwerksspezifikation für das LMDh-Auto. Damit stellte man sicher, dass es keiner mitbekam. Egal. Die Wahl für den Vierzylinder sorgte bei Insidern für Erstaunen. Wir erklären, warum.

Von: **Marcus Schurig**

Am Donnerstag letzter Woche versendete BMW Motorsport seinen Newsletter, der seit einiger Zeit ergänzt wird um ein Doku-Video, das BMW „Mbedded" nennt. Da gibt es nette Video-Schnipsel aus der Insider-Perspektive, zum Beispiel vom 12h-Rennen in Sebring im März. Im zweiten Teil des Doku-Videos drehte sich dann alles um das neue LMDh-Auto, genauer gesagt um den Powertrain. Bisher hatte BMW die Katze noch nicht aus dem Sack gelassen, mit welchem Triebwerk der neue Prototyp nach amerikanischem LMDh-Reglement antreten soll.

Beim WEC-Rennen vor zwei Wochen in Spa gab es Hinweise, dass der Motor auf jeden Fall aufgeladen sei, was die mögliche Auswahl auf den Vierzylinder aus der verblichenen DTM oder den V8-Turbo aus dem ebenfalls verblichenen M8 GTE eingrenzte. Dank des „Mbedded"-Videos von letzter Woche wissen wir nun: Es wird der DTM-Motor, der jedoch komplett neu überarbeitet worden sein soll: Das Kurbelgehäuse wurde aufgrund der deutlich höheren Leistung von maximal 680 PS angepasst und neu gegossen, auch die Zylinderköpfe sind neu. Am 30. März lief das neue alte LMDh-Triebwerk zum ersten Mal auf dem Prüfstand, Ende Juli startet die Erprobung auf der Rennstrecke.



HOCH ZWEI

Der Vierzylinder-Turbomotor aus der alten DTM landet im neuen LMDh-Auto

Die vom Reglement gesetzten Leistungswerte mit einem direkt einspritzenden Vierzylinder-Turbo zu erreichen, ist möglich, doch die Konkurrenz setzt auf größere Hubräume in Kombination mit mehr Zylindern. Der Grund: Die BOP könnte Leistungsanpassungen nach oben erforderlich machen – da hat man mit V8-Motoren mit mehr Hubraum mehr Spielraum, zumal das Mindestgewicht beim Motor ebenfalls vom Reglement gesetzt ist. In der Vorgängerklasse DPI konnte Mazda mit einem Vierzylinder deshalb nie einen Titel gewinnen … ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

24h: NUR 138 STARTER

Der ADAC Nordrhein hat die Teilnehmerliste für das 24h-Rennen auf dem Nürburgring (28./29. Mai) veröffentlicht. In diesem Jahr stehen nur 138 Fahrzeuge am Start. Das sind zwar 13 Autos mehr als im vergangenen Jahr, aber dennoch weniger als in früheren Zeiten.

ELLIS ERSETZT METZGER

Nach dem Unfall bei den 24h-Qualifiers erholt sich Mercedes-Pilot Manuel Metzger derzeit von einer Brustwirbel-Verletzung in seiner Heimat Schweiz. Als Ersatzfahrer für das HRT-Aufgebot findet sich nun Philipp Ellis in der 24h-Liste neben Raffaele Marciello und Luca Stolz.

GT MASTERS MIT McLAREN

JP Motorsports absolviert beim GT Masters in Spielberg einen Gaststart mit dem McLaren 720S GT3. Ex-F1-Pilot Christian Klien feiert dabei ein Heimspiel, unterstützt wird er von Dennis Lind.

BMW: RACE OF LEGENDS

Zum 50-jährigen Jubiläum der BMW M GmbH greifen im Rahmenprogramm des 24h-Rennens Nürburgring einige alte Haudegen ins Lenkrad. Beim BMW M2 CS Racing Cup treten Namen wie Olaf Manthey, Steve Soper, Dirk Adorf, Prinz Poldi von Bayern und Co direkt vor dem Start des 24h-Rennens gegeneinander an.

ERSTES RENNEN FÜR SCHEER

Moderatorin Eve Scheer geht gemeinsam mit Schwiegervater Hermann Stippler (Vater von Frank Stippler) erstmals nach der Flut-Katastrophe in der Eifel wieder bei einem Rennen an den Start. Bei den 24h Classic pilotieren die beiden einen BMW 2002. Die Werkstatt in Bad Münstereifel war stark von der Flut beschädigt, ist aber nun wieder auf Vordermann.

ELMS MIT PREMA-SIEG

Beim zweiten Lauf zur European Le Mans Series (ELMS) in Imola feierte das Prema-Team, das seit letztem Jahr zur Iron-Lynx-Gruppe gehört, seinen zweiten Gesamtsieg. Im Finale des 4h-Rennens konnte Prema-Pilot Louis Delétraz einen knappen Vorsprung von 4,6 Sekunden auf den United-Autosports-LMP2 von Tom Gamble verteidigen. Prema siegte, obwohl das Team insgesamt drei Strafen, darunter wegen Frühstarts und wegen des Kreuzens der durchgezogenen weißen Linie am Boxenausgang, absitzen musste.



HOCH ZWEI

BELGIEN MIT SPA-PAKET

Die Wallonie-Region bürgt in diesem und im nächsten Jahr für Investitionen in Höhe von 80 Millionen Euro, um die Rennstrecke in Spa zu modernisieren. Der erste Teil der Baumaßnahmen wurde abgeschlossen, darunter auch die weitreichende Neuasphaltierung des Belags sowie eine neue Tribüne in der berühmten Senke von Eau Rouge. Dazu wurden die alten Tribünen linker Hand zwischen La Source und Eau Rouge entfernt, hier stehen Neubauten für 2023 auf dem Plan. Mittelfristig könnte es auch zu einer Erneuerung der alten Boxengasse kommen, doch hier gibt es noch keine Finanzierung. Die Rennstrecke von Spa soll ihren Vertrag mit der Formel 1 laut lokalen Quellen verlängern, dazu startet 2022 die Motorrad-Langstrecken-WM mit einem Rennen in Spa. Außerdem wurde eine permanente Rallycross-Strecke kurz vor Eau Rouge eingerichtet, die allerdings nur von der Rallycross-WM genutzt werden darf – nicht von der nationalen Meisterschaft.



Will Elfyn Evans um den Titel fahren, muss er zügig zum Sprung ansetzen

ROESELER

Ab nach oben

In Portugal steigt die erste von fünf aufeinanderfolgenden Schotterrallyes. Klar ist: Wer in der WM-Tabelle vorne steht, muss die Piste kehren und beim Blick auf die Zeiten cool bleiben. Denn von hinten kommen neben Vorjahressieger Elfyn Evans und dem Zweiten Dani Sordo auch die Teilzeit-Superstars Loeb und Ogier.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Spannung ist ähnlich hoch wie der Schanzentisch der legendären Sprungkuppe von Fafe. Gründe dafür gibt es reichlich: So müssen die Teams nach Eis, Schnee und Asphalt mit ihren neuen Rally1-Hybriden erstmals auf dem in der WM bevorzugten Schotterbelag ran. Für die WM-Asse alles andere als eine leichte Aufgabe, liegt die letzte Schotterrallye doch satte sechs Monate zurück. Wichtiger noch: Nirgends scheint es schwieriger, den richtigen Rhythmus zu finden, als auf den anspruchsvollen Strecken rund um Porto. Besonders gefordert ist Toyota-Junior Kalle Rovanverä, der als Tabellenführer am Freitag auf den im ersten Durchgang eher sandigen Pisten die Linie putzen muss, bevor die Bahn auf der zweiten Runde mit tiefen und steinigen Spuren aufwartet. Nur verständlich, dass auch der WM-Zweite Thierry Neuville vor der von hinten kommenden Konkurrenz warnt: „Bleibt es trocken, ist mehr als ein Platz in den Top 5 kaum drin.“

Neuer Sieger?

Während die Superstars in Teilzeit, Monte-Sieger Sébastien Loeb (Ford) und Weltmeister Sébastien Ogier (Toyota), befreit auffahren können, müssen die ebenfalls von einer günstigen Startposition profitierenden Ott Tänak (Hyundai) und Elfyn Evans kräftig punkten, um im Titelkampf nicht noch weiter den Anschluss zu verlieren. Aber auch Hyundai-Pilot Dani Sordo hat bei seinem Rally1-Debüt von Startposition 12 beste Chancen hat, sich in eine illustre Siegerliste einzureihen. Seit die Rallye von der Algarve nach Porto wechselte, haben hier mit Latvala (VW), Meeke (Citroën), Ogier (Ford), Tänak (Toyota), Neuville (Hyundai) und Evans (Toyota) sechs verschiedene Fahrer gewonnen.



ROESELER

Beste Startposition: Dani Sordo

Die Spitze des mit 100 Teilnehmern proppenvollen WM-Feldes bilden zwölf Rally1-Hybriden von Ford (5), Hyundai (3) und Toyota (4). Die WRC2 stellt mit einem Rekordfeld von 42 Teams knapp die Hälfte aller Starter (siehe Randspalte). Anders in der WRC3, in der nur sieben WM-Junioren mit zentral von M-Sport eingesetzten Ford Fiesta Rally3 antreten.

Auf dem Programm stehen 1522,89 Gesamtkilometer mit 21 Wertungsprüfungen über insgesamt 338,34 WP-Kilometer, darunter die WM-Klassiker bei Arganil, Vieira do Minho, Felgueiras und Fafe. ■

WM-NACHRICHTEN

KÖNIGS-DUELL TEIL 2

Selten schmerzte ein zweiter Platz mehr als beim diesjährigen Saisonauftakt: Beim Start in die neue Hybrid-Ära verlor der amtierende Weltmeister Sébastien Ogier die Rallye Monte Carlo nach einem Reifenschaden mit 10,5 Sekunden Rückstand gegen den mit neun WM-Titeln noch erfolgreicheren Namensvetter Loeb. Beim zweiten Aufeinandertreffen könnte nun die Revanche gelingen. Anders als sein Landsmann kennt Ogier die Prüfungen um Porto aus dem Effefff und stand nach seinem Sieg 2017 noch zweimal auf dem Podium.

WRC2: VOLLES HAUS!

Die zweite Liga lässt mit einem Rekordfeld von 42 Teams aufhorchen. Im Rampenlicht stehen dabei Oliver Solberg und Teemu Suninen. Die Hyundai-Werkspiloten wollen sich nicht nur gegen WRC2-Champion und Tabellenführer Andreas Mikkelsen behaupten, es gilt auch anderen zu zeigen, was im optimierten i20 Rally2 steckt: Mikkelsens Skoda-Kollege Nikolay Gryazin, den Ex-Europameistern Chris Ingram und Kajetan Kajetanowicz sowie dem Citroën-Trio Eric Camilli, Yohan Rossel und Stéphane Lefebvre, den Ford-Piloten Erik Cais und Martin Prokop sowie den von Armindo Araújo und Bruno Magalhães angeführten Lokalhelden.

KREMER WILL VORLEGEN

Nach seinem Erfolg in Kroatien hofft Armin Kremer erneut auf viele Punkte in der neugeschaffenen WRC2-Masters-Wertung für Fahrer über 50 Jahre. Nur vierzehn Tage später trifft er auf Sardinien auf Tabellenführer Mauro Miele, Ex-WM-Ass Freddy Loix und Edelprivatier Jourdan Serderidis.

LOKALHELDEN

Die ersten beiden Tagesetappen des WM-Laufs werden erneut als dritter Lauf zur portugiesischen Meisterschaft gewertet. ■ RK


Zur Gaudi fährt Walter Röhrl in Portugal einen Ascona 400 und einen Sport Quattro

MCKLEIN

Rallye-WM

Let the good times roll

Großer Bahnhof in Porto. Im Rahmen der Rallye Portugal feiert die WM ihren 50. Geburtstag. Zur großen Party haben sich viele große Namen angesagt. Einige setzen sich zudem nochmals hinters Steuer.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Fans dürfen sich freuen. Bei der 55. Auflage der Rallye Portugal wird ihnen nicht nur die Neuauflage des Dauerduells zwischen den Superstars Sébastien Ogier (Toyota) und Sébastien Loeb (Ford) serviert.

Der WM-Promoter nutzt die Gelegenheit und feiert mit dem bisher größten Treffen von Rallye-Weltmeistern aller Zeiten vor Ort den 50. Geburtstag der Rallye-WM – obwohl sie erst ab 1973 ausgetragen wurde.

Angekündigt sind neben Ogier und Loeb auch Ott Tänak sowie die ehemaligen Champions Walter Röhrl, Ari Vatanen, Miki Biasion, Carlos Sainz, Marcus Grönholm und Petter Solberg, die zusammen 28 WM-Titel angehäuft haben.

Mit dem FIA-Vizepräsidenten für Sport, Robert Reid, Luis Moya, Christian Geistdörfer, Tiziano Siviero, Timo Rautiainen, Derek Ringer, David Richards und Martin Järveoja geben sich erfolgreiche Copiloten ebenso die Ehre wie die schnellsten Damen aus der Topliga. Neben Michèle Mouton und Fabrizia Pons, die als Einzige WM-Läufe gewinnen konnten, haben auch Louise-Aitken-Walker und die frühere Damen-Weltmeisterin Isolde Holderied sowie Beifahrerin Tina Thörner zugesagt.

Rund 30 historische Rallyeautos von der Alpine A110 über Lancia Stratos, Ford Escort RS1800, Opel Ascona 400, verschiedenen Audi Quattro, Lancia Delta S4 bis zu zeitgenössischen Toyota oder Hyundai zeichnen die WM-Geschichte nach. Die Autos werden aber nicht nur ausgestellt, die Slowly-Sideways-Truppe um WM-Fotograf Reinhard Klein rückt mit einem Teil der Kultmaschinen zu den beiden Zuschauerprüfungen am Freitag- und Samstagabend aus. Der Höhepunkt folgt am Sonntag auf der legendären Fafe-Prüfung: So soll Walter Röhrl für den Ritt vom Opel Ascona 400 hinters Steuer eines Audi Sport Quattro wechseln. ■

Rally-Raid-WM

Terranova für Roma

Zum nächsten WM-Lauf in Andalusien schickt das BRX-Team WM-Leader Sébastien Loeb sowie den Dakar-Vierten Orlando Terranova an den Start.

In vierzehn Tagen steigt mit der Rallye Andalusien (7. bis 12. Juni) der dritte von fünf Läufen zur ersten Rally-Raid-WM-Saison.

Mit zwei Podiumsplätzen bei der Dakar und in Abu Dhabi führt Sébastien Loeb die WM-Tabelle mit nur einem Punkt vor Toyota-Werkspilot Nasser Al-Attiyah an. Um die knappe Führung auf den fünf Tagesetappen über 1500 Wertungskilometer in Südwestspanien zu verteidigen oder gar auszubauen, schickt Loebs BRX-Team einen zweiten Prodrive Hunter an den Start.

Am Steuer sitzt Orlando Terranova. Der Argentinier übernimmt für den spanischen Lokalmatador Nani Roma, der nach einer Krebsdiagnose und folgender Chemotherapie mehrere Monate aussetzen muss. Terranova baut auf seine Erfahrungen bei der letztjährigen Rallye Aragon. ■ RK



BRX

Nicht nur in den Dünen eine Bank: Loebs BRX-Teamkollege Terranova

Deutsche Rallye-Meisterschaft

Neustart für Riedemann

Die deutsche Topliga erhält hochkarätigen Zuwachs: Bei der Rallye Stemweder Berg startet Christian Riedemann in einem neuen Hyundai i20 Rally2.

Zu gerne hätte Lokalmatador Christian Riedemann bei der Rallye Sulingen mit Tabellenführer Philip Geipel (Skoda), Titelverteidiger Marijan Griebel (Citroën), Julius Tannert (VW) und Dominik Dinkel (Ford) um den Gesamtsieg gebalgt. In weiser Voraussicht verzichtete der 34-Jährige, half in der Rallyeleitung aus und erlebte kurz vor dem Start zur zweiten Etappe im örtlichen Krankenhaus die Geburt seines Sohnes.

„Alles lief prima, Mutter Anna und unser kleiner Jonne sind wohlauf. Nun kann ich auch wieder ans Fahren denken“, strahlt der Sulinger und überrascht mit einem neuen Projekt: Beim dritten DRM-Lauf in Ostwestfalen-Lippe wird er mit einem von BMA eingesetzten Hyundai i20 Rally2 neue Farben in die deutsche Topliga bringen. Das Fernziel: der Titelangriff 2023. ■ RK



RIEDEMANN

DRM mit neuem BMA-Hyundai und neuen Farben: Christian Riedemann


NICO MEYER

Mit Talent und Köpfchen zum zweiten Saisonsieg: Nil Solans

Ohne Moos viel los


NICO MEYER

Schnellster Junior: Laurent Pellier


NICO MEYER

Erfreuliche Lernkurve: Nick Loof

Mangels Budget musste Auftaktsieger Nil Solans auf den Azoren passen. Das hinderte den klammen Spanier nicht daran, beim zweiten Start den zweiten EM-Erfolg zu feiern. Den Auftakt der EM-Junioren dominierte Opel-Pilot Laurent Pellier. Nick Loof wurde Sechster.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach seinem ersten EM-Podium auf den Azoren reist Simon Wagner mit breiter Brust auf die Kanaren. Auf der nur 1,5 Kilometer kurzen Zuschauerprüfung am Donnerstagabend ist der Österreicher Schnellster und unterstreicht, wie wohl er sich auf selektiven Asphaltprüfungen und in seinem Skoda fühlt. Doch zwei Prüfungen später geht ihm die Straße aus. Zur zweiten Tagesetappe ist Wagner wieder am Start, tobt in den Top 10 mit und unterstreicht mit Bestzeit auf der abschließenden Powerstage, was ohne Ausrutscher drin gewesen wäre.

Anders Nil Solans: Nach dem EM-Auftaktsieg in Fafe muss der Junioren-Weltmeister von 2017 mangels Budget neben dem Schotterritt auf den Azoren auch auf Testfahrten vor dem Heimspiel verzichten und geht dementsprechend vorsichtig zu Werke. Während sein spanischer Landsmann Luiz Monzón nach zwei frühen Bestzeiten in Folge die Führung übernimmt, hadert Solans mit Untersteuern an seinem VW Polo: „Das war so schlimm, dass wir bei jedem Service etwas anderes am Auto veränderten." Trotz allem Übel liegt er zu Beginn der zweiten Tagesetappe nur 6,2 Sekunden hinter Monzón auf Rang 2, als dieser seinen Skoda nach einem Reifenschaden abstellt (WP 9) und Solans die Führung erbt. Nur 10,5 Sekunden dahinter lauert Yoann Bonato (Citroën), Efrén Llarena (Skoda) wartet drei Sekunden dahinter auf seine Chance.

Doch Solans bleibt cool. Auf den verbleibenden vier Prüfungen fährt er so vorsichtig wie möglich und so schnell wie nötig. Während sich Azoren-Sieger Llarena auf der finalen Powerstage noch an Bonato vorbeischiebt und die EM-Führung übernimmt, kann Solans beim zweiten Saisonstart den zweiten Sieg und den zweiten Tabellenplatz feiern: „Hier zu gewinnen ist unglaublich. Ich bin mir sicher, dass dieser Erfolg dazu beiträgt, dass wir auch nächsten Lauf in Polen dabei sein und um die EM-Krone kämpfen können."

Dem Saisonauftakt der EM-Junioren drückt Opel-Junior Laurent Pellier seinen Stempel auf. Abgesehen von der Auftaktprüfung lässt sich der e-Corsa-Cup-Gewinner von 2021 alle Bestzeiten gutschreiben und führt zur Halbzeit mit 28,7 Sekunden vor Andrea Mabellini im Renault. Am zweiten Tag baut Opel-Talent Pellier seinen Vorsprung auf den Italiener auf 44,2 Sekunden aus und gewinnt neben der Junioren-EM auch die Rally4-Klasse vor den Renault-Teamkollegen Anthony Fotia (+8,9 s) und Mabellini (+ 44,2 s).

Nick Loof wird als schnellster Ford-Pilot Sechster und kann seinen Rückstand auf die besten EM-Junioren im Vergleich zum Vorjahr auf eine Sekunde pro Kilometer halbieren. So weit ist Gaststarter René Noller (Peugeot) noch nicht. Bei seinem sechsten Start in dieser Saison belegt er in der Junioren-EM-Rang 9. ■

RALLYE GRAN CANARIA (12.–14.05.2022)

Dritter von acht EM-Läufen, mit 13 Wertungsprüfungen über 194,04 km

1.	Solans/Martí (E/E), Volkswagen Polo Rally2	in 1:58.57,1 h
2.	Llarena /Fernández (E/E), Skoda Fabia Rally2	+11,1 s
3.	Bonato/Boulloud (F/F), Citroën C3 Rally2	+11,2 s
4.	Cruz/Mujica (E/E), Ford Fiesta Rally2	+23,9 s
5.	Campedelli/Canton (I/I), Skoda Fabia Rally2	+1.03,8 min
6.	Bassas/Coronada (E/E), Skoda Fabia Rally2	+1.09,2 min
7.	Guigou/Bronner (F/F), Alpine A110 R-GT	+1.37,6 min
8.	Pardo/Pérez (E/E), Skoda Fabia Rally2	+1.46,0 min
9.	Tempestini/Itu (RO/RO), Skoda Fabia Rally2	+2.05,2 min
10.	Herczig/Bacigal (H/H), Skoda Fabia Rally2	+2.06,9 min

Bestzeiten: Llarena 3, Solans 3, Wagner 2, Monzón 2, Cruz 2, Campedelli 1

EM-STAND NACH LAUF 3

1.	Efrén Llarena (E)	70 Punkte
2.	Nil Solans (E)	65
3.	Armindo Araújo (P)	45
4.	Javier Pardo (E)	35
5.	Simone Tempestini (RO)	34
6.	Simone Campedelli (I)	32
7.	Bruno Magalhães (P)	30
8.	Alberto Battistolli (I)	29
9.	Simon Wagner (A)	28
10.	Ricardo Moura (P)	27


NICO MEYER

Platz 7: Alpine A110-Pilot Guigou

EM-Junioren (Rally4)

1.	Laurent Pellier (F)	30 Punkte
2.	Andrea Mabellini (I)	24
3.	Oscar Palomo (E)	21
4.	Alex Espanol (AND)	19

Portugal-Spektakel seit 1973. Nur springen die Autos heute einen halben Meter höher und 20 Meter weiter als damals

Die Unverwüstliche

MCKLEIN

Rallyes sind der älteste Automobilsport der Welt, trotzdem ist die Rallye-Weltmeisterschaft eine relativ junge Veranstaltung, die sich in ihrer 50. Saison an diesem Wochenende in Portugal selbst feiert.

Von: **Markus Stier**

Lassen wir mal das Straßenrennen zweier dampfbetriebener Traktoren in Manchester im Jahre 1867 und eine Zuverlässigkeitsprüfung für Landmaschinen in Wisconsin 1878 außen vor, ist die Geburtsstunde des Automobilsports der 20. April 1887, als Jules Albert, Comte de Dion, in einem vierrädrigen, dampfbetriebenen Gefährt des Konstrukteurs Georges Bouton an die Startlinie rollt. Der Begriff „Rennen“ für das von einer Fahrradzeitung am Stadtrand von Paris veranstaltete Spektakel ist in zweierlei Hinsicht irreführend: Erstens steht außer dem französischen Grafen niemand am Start, und der Wettkampf wird zweitens nicht zuletzt deshalb ausschließlich gegen die Uhr bestritten.

Nur gegen die Uhr

Die erste Rennserie richtet ab der Jahrhundertwende mit James Gordon Bennett abermals ein Verleger aus. Die Distanzen schwanken zwischen 550 und 650 Kilometern. Rundkurse sind durchaus erlaubt, aber nur, wenn sie mindestens 125 Kilometer lang sind. Egal, wie viele Autos am Start sind, gefahren wird hintereinander und nur auf Zeit.

Dass pferdelose Kutschen wie einst bei den Wagenrennen im alten Rom einander in den Kurven in die Kiste fahren, gibt es erst seit 1903, erstmals ausgetragen auf einem Einmeilenoval in Milwaukee.

In der Pionierzeit des Autos haben Konstrukteure und Fahrer vor allem mit sich selbst zu tun. Die Zuverlässigkeit des Materials ist das bestimmende Thema, die Reisegeschwindigkeit das zweite, und so geht es in erster Linie um erreichte Temposchnitte und weniger um Positionskämpfe. Inspiriert von Fahrradsternfahrten organisiert Camille Blanc, Geschäftsführer des Casinos von Monaco, zur Ankurbelung des mauen Wintergeschäfts eine Sternfahrt ins Fürstentum – die Geburtsstunde der Rallye Monte Carlo und damit der ältesten noch existierenden Motorsport-Veranstaltung der Welt. Die Franzosen liefern auch den entscheidenden Begriff: Das Verb „rallier“ bedeutet „zusammenkommen“ und stammt aus der Militärsprache, wenn sich bei einer Mobilmachung Truppen an Sammelpunkten treffen.

Weil die Sportgeräte mit den Jahrzehnten immer robuster werden und immer mehr Teams strafpunktfrei die geforderten Schnitte schaffen, entstehen von Geschicklichkeitswettbewerben bis zu Bergrennen die ersten Sonderprüfungen. Die erste klassische WP wird 1953 auf 14,5 abgesperrten Kilometern am Col de Lecques ausgetragen. Im selben Jahr lobt der Automobilweltverband erstmals eine „Europameisterschaft für internationale Zuverlässigkeitsfahrten“ aus. Anders als in der drei Jahre zuvor gegründeten Formel-1-WM geht es, wie der Name schon sagt, vor allem


MCKLEIN

Auch wenn es manchmal wehtut: Seit 2018 gibt es jede WM-Prüfung live



MCKLEIN

1973 beginnt in Monaco die erste WM-Saison. Die Champions heißen Alpine



MCKLEIN

Die erfolgreichste Marke: Lancia mit zehn Titeln, davon drei mit dem Stratos



MCKLEIN

Kritische Massen: In den 80ern drohte der Sport an sich selbst zu ersticken



MCKLEIN

Die größten Fahrer: Die Sébastiens, Ogier und Loeb, holten insgesamt 17 Titel

um die Zuverlässigkeit der Autos. Und anders als bei den raren Rennzigarren der Rundstrecke dient der sportliche Erfolg als Verkaufsargument für Serienautos.

Marke geht vor Fahrer

Es geht im Rallyesport eher um den Glanz einer Marke als um den Personenkult von Fahrertypen. Das EM-Prädikat lockt immer mehr Werksmannschaften an, die British Motor Corporation (BMC) stellt mit ihren Mini Coopern in den Sechzigern das erste professionelle Werksteam. Die Konzerne rufen bei der FIA nach Aufwertung und Globalisierung, zumal auch die ebenfalls eher auf Zuverlässigkeit getrimmte Sportwagen-WM schon seit 1953 eine Weltmeisterschaft austrägt. Die 1968 von der Sportkommission CSI eingeführte Marken-Europameisterschaft befriedigt ebenso wenig wie die „Internationale Markenmeisterschaft“, die 1970 Porsche gewinnt. Erst 1973 erhebt die FIA den Sport, der zugegebenermaßen seine Wurzeln klar in Europa hat, in den Rang einer Weltmeisterschaft, die aber in den ersten Jahren ausschließlich für

! Die Rallye-WM hat in jedem Jahrzehnt eine große Krise erlebt – und überstanden. Der Sport ist gesund, die Begeisterung der Fans ungebrochen.

Marken ausgeschrieben ist. Das höchste Fahrerprädikat ist nach wie vor die EM. Auch hier findet sich eine Übergangsphase. 1977 gewinnt Sandro Munari im überlegenen Lancia Stratos den „FIA-Cup“ für Fahrer, 1978 holt ihn Fiat-Kollege Markku Alén, bis sich 1979 mit Björn Waldegaard erstmals ein Rallyefahrer Weltmeister nennen darf.

Die Rallye-WM hat, angefangen mit der Ölkrise in den Siebzigern, dem Kollaps der Gruppe B in den Achtzigern, Herstellerschwund und Kosten-Eskalation in den Neunzigern sowie der Finanzkrise im neuen Jahrtausend und zuletzt Corona diverse schwere Krisen hinter sich, hat sich aber von allen Rückschlägen immer wieder erholt. Wenn die WM ein dauerhaftes Problem hat, dann sind es übersteigerte Erwartungen. Bernie Ecclestone oder David Richards, die zeitweilig die Vermarktung übernahmen und glaubten, den Sport in eine Schotter-Formel-1 transformieren zu können, scheiterten.

Das leidige Thema Geld

Als sich nach der Jahrtausendwende sieben Werksteams in der WM tummelten, hielt das mancher für die neue Normalität, dabei hat noch keine Serie auf Dauer so viele Hersteller halten oder vertragen können. Wenn Konzernvorstände den Sport als zu teuer erachteten, lag es nicht selten daran, dass ihre eigenen Sport- und Marketingabteilungen die Eskalationsspirale in Gang gebracht hatten.

Wenn es eine echte Bedrohung gab, dann dass der Sport einst an seiner eigenen Popularität ersticken könnte. Die ungebändigten Zuschauermassen der Achtziger markieren eine Blüte, aber auch die größte Tragödie: Mit drei Toten und 30 Verletzten markierte Portugal 1986 die schwärzeste Stunde des Sports. Dank enormer Anstrengungen von Ingenieuren, Veranstaltern und FIA ist die Zuschauersicherheit praktisch kein Thema mehr. Gleichzeitig können die Fans die schnellsten und sichersten Rallye-Autos der Geschichte bewundern.

Mit der Übernahme der Vermarktung durch die Promoter GmbH in München ist seit 2013 Stabilität eingezogen. Unter dem neuen Regime ist dem Sport etwas gelungen, was ewig unmöglich schien: die Live-Übertragung eines kompletten Rallye-Wochenendes. Nicht selten beklagten Hersteller und Fans die mangelnde Sichtbarkeit im frei empfangbaren Fernsehen. Aber selbst in diesen medial kargen Zeiten präsentiert sich die WM gesund. Während viele Rundstreckenserien im überfrachteten Internet-Zeitalter erheblichen Zuschauerschwund verzeichneten, blieb die Fan-Basis in der Rallye-WM weitgehend stabil. Zuletzt meldete der Veranstalter der Rallye Kroatien über 300 000 Zuschauer. ■



Saisonauftakt in Portimão: Die DTM fuhr in Portugal nur vor kleinem Publikum

DTM

Kalenderfragen

Am Wochenende fährt die DTM am Lausitzring ihre ersten Deutschland-Rennen 2022. Dass der Auftakt quasi unter Ausschluss der Öffentlichkeit stattfand, sorgte nicht nur bei den MSa-Lesern für Unmut. Wie sieht die Kalenderplanung in Zukunft aus?

Von: **Michael Bräutigam**

Der Tenor in den Leserbriefen war eindeutig: Warum fährt die DTM Tausende Kilometer entfernt von den deutschen Fans und vor praktisch leeren Tribünen ihren Saisonauftakt? Die so oft propagierte Nähe zu den heimischen Rennsport-Enthusiasten war damit jedenfalls nicht zu spüren. „Es waren wenige Zuschauer, aber das haben wir gewusst", sagt DTM-Boss Gerhard Berger. „Wir haben den Kalender noch mitten in der Corona-Zeit gemacht. Unsere Überlegung war: Wo können wir früh starten, damit es auch mit der Sommerpause noch gut passt? So sind wir auf Portugal gekommen. Portimão hat auch wirtschaftlich einen guten Deal vorgeschlagen."

Schwierige Lage im Süden

Am Ende stand damit die Entscheidung, so fern von der Heimat entfernt zu starten wie noch nie: „Ob das eine gute Entscheidung war oder nicht, ist eine andere Frage. Wir merken beim Vorverkauf, dass die DTM im Süden wahnsinnig schwierig ist." Neben dem Rennen in Portugal laufen demnach auch die Ticketverkäufe für Imola eher schleppend. Ganz im Gegensatz zu den deutschen Rennen und denen im benachbarten Ausland, wo man

> „Wir haben den Kalender noch mitten in der Corona-Zeit gemacht. Unsere Überlegung war: Wo können wir früh starten, damit es auch mit der Sommerpause passt?"
>
> DTM-Chef Gerhard Berger

sich schon wieder fast auf dem Niveau von vor Corona befinde.

Die Gründe für den nicht so reißenden Absatz im Süden sind wohl zweierlei: Zum einen sind die südlichen Länder traditionell eher Motorrad-begeistert. Dazu kommt ein wirtschaftliches Thema. Die Kaufkraft in südlichen Ländern ist generell nicht so groß. Viele Fans können sich den Besuch mehrerer Großveranstaltungen nicht leisten. Da fährt man also lieber zur MotoGP, die in diesem Jahr auch noch genau eine Woche vor der DTM in Portimão gastierte. „Und wir sind eh recht teuer", gesteht Berger.

Liest man zwischen den Zeilen, dann wird das Experiment an der Algarve also eher ein einmaliges bleiben. Zumal laut Berger auch die Action auf der fahrerisch sicher anspruchsvollen Strecke zu wünschen übrig ließ.

In Zukunft möchte man auch und vor allem den Auftakt wieder näher am deutschen Fan haben. Da die Pandemie sich dem Ende neigt, kann man für zukünftige Rennkalender wieder planen wie vor 2020. „Wir fangen jetzt schon mit der Planung fürs nächste Jahr an", sagt der Tiroler und spricht dabei sogar von einem weißen Blatt, mit dem man anfange. Außerdem wird das Programm eher größer als kleiner. Man plane immer mit acht bis zwölf Events, aktuell befindet man sich mit acht Rennwochenenden also am unteren Limit. „Das ist aber natürlich ein Budget-Thema für die Teams", gibt Berger bei seinen Expansions-Plänen zu bedenken.

Nordschleife-Comeback?

Unverändert und unabhängig von der Gesamtzahl der Events soll der Anteil der deutschen Veranstaltungen sein: Wie bisher soll die Hälfte der Rennen hierzulande stattfinden, die andere Hälfte entsprechend im Ausland. Frühere geplante Strecken wie St. Petersburg oder Anderstorp zählen dabei nicht mehr zu den Kandidaten.

Das Thema eines Rennens auf der Nordschleife sei dagegen noch lange nicht vom Tisch: „Aber da brauche ich die Unterstützung vom Nürburgring." Es geht dabei auch um Themen wie Bandenwerbung oder die Bestückung mit Kameras um die Strecke. Gegebenenfalls kann Berger sich deshalb vorstellen, mit anderen Veranstaltern zusammenzuarbeiten. ■



DTM

Gerhard Berger (l.) verspricht auch kalendarisch mehr Fan-Nähe



BMW

Noch lange nicht vom Tisch: Mögliches DTM-Comeback auf der Nordschleife



Die Sieger vom Brands Hatch Indy: Josh Cook vor Colin Turkington

BTCC

BTCC

Doppelpack für Cook

Josh Cook (Honda) war der Mann des Tages bei der zweiten Saisonstation in Brands Hatch. Er gewann zwei der drei Rennen, Colin Turkington (BMW) das dritte. Tabellenführer bleibt Tom Ingram (Hyundai).

Von: **Michael Bräutigam**

Im noch trockenen Qualifying sah alles danach aus, als würden die BMW-Piloten die Siege unter sich ausmachen, nachdem sie – angeführt von Turkington – auch die ersten beiden Startreihen belegt hatten. Zum Renntag wurde es dann aber feucht bis nass. Diese Bedingungen kamen eher den Fronttrieblern zugute.

So war es es im ersten Lauf der „Best of the Rest“ Josh Cook, der sich vom fünften Startplatz einen BMW nach dem anderen schnappte. Erst als auch Tom Ingram als Cooks Startreihen-Nachbar sich an den Hecktrieblern vorbeigekämpft hatte, wurde es vorne noch mal eng. Cook aber behielt den Platz an der Sonne und fuhr zum ersten Saisonsieg. Auch auf P3 landete mit Ford-Pilot Dan Cammish ein Fahrer mit frontgetriebenem Auto.

Anders als im Eröffnungsrennen ließ der zweite Lauf keine Zweifel bei der Reifenfrage: Auf mittlerweile deutlich feuchterer Bahn setzte das gesamte Feld auf Regenreifen. Cook münzte seine Pole in die Führung um, während dahinter muntere Positionskämpfe tobten. Auch Rory Butcher (Toyota), der sich im ersten Lauf mit Slicks noch leicht verzockt hatte, mischte mit und belegte knapp hinter Cook und Cammish den dritten Platz.

Thompson: Erstes Podest

Die Reversed-Pole fürs abschließende dritte Rennen ging per Losverfahren an Tom Chilton (Hyundai). Doch der musste die Führung kurz nach einer frühen Safety-Car-Phase an Turkington abgeben, der anschließend ungefährdet zum Saisonerfolg fuhr.

WSR-Teamkollege Jake Hill machte auf P2 einen Doppelsieg für BMW perfekt, dahinter landete in Form von Bobby Thompson (Cupra) die große Überraschung: Er fuhr sein erstes BTCC-Podest ein. Tabellenführer bleibt Ingram mit 92 Punkten vor Cook (84) und dem noch sieglosen Titelverteidiger Ashley Sutton (Ford/71). ■

WTCR

Mini-Hybrid-Update

Die BTCC hat es schon, die WTCR will 2023 nachziehen. Nun gibt es erste Details zum geplanten Einheits-Hybridsystem.

Das Prinzip lehnt sich stark an jenem aus der britischen Meisterschaft an: Die zusätzliche Elektro-Power soll vor allem als Überhol- und Verteidigungstool fungieren. Auch wird es kein Vollhybrid, sondern nur eine „milde“ Variante mit einem 48-Volt-System. Ein Generator speist eine Mini-Batterie (ca. 3,5 kg), die auf Knopfdruck die gespeicherte Ladung wieder abgibt. Bei der dabei freigegebenen Leistung ist die Rede von 20 bis 25 PS, im Verhältnis also etwas weniger als bei der BTCC, wo ca. 35 bis 40 PS Zusatzleistung anliegen.

Die WTCR soll übrigens nicht exklusiv mit dem neuen Hybridsystem ausgestattet werden. TCR-Macher Marcello Lotti spricht von vier oder fünf Serien, die ab 2023 in Form des Einheits-Hybrids ein Upgrade erhalten könnten. Auch der ADAC spricht für die TCR Germany nach eigenen Angaben bereits mit Promoter WSC. ■ MBR



WTCR

Die WTCR soll als eine der ersten TCR-Serien ab 2023 mit Hyrbid fahren

ADAC TCR Germany

Maurer bleibt dabei

Nach einem frustrierenden Saisonauftakt und Problemen mit einem Ausrüster war lange nicht klar, ob Maurer Motorsport in der TCR Germany weiterfährt. Nun fiel die Entscheidung.

Die Reifen-Posse rund um die Schweizer Mannschaft und den Reifenservice von Hankook (siehe MSa 20) sorgte für einigen Unmut und ebensoviele Unklarheiten bezüglich des Verbleibs in der Serie. Nun hat man entschieden, dass man auch am kommenden Wochenende in Spielberg sowie beim Rest der Saison mit den Holden Astra antritt.

„Wir haben Zeit gebraucht, um die Geschehnisse vom Wochenende in Oschersleben aufzuarbeiten“, gesteht Teamchef Beat Maurer. Nun habe man sich aber mit allen Beteiligten ausgetauscht und daraufhin die Entscheidung zum Weitermachen gefällt. Für die Rennen am Red Bull Ring haben sich auch zwei Gaststarter aus der TCR Eastern Europe angekündigt. Zu Redaktionsschluss waren diese jedoch noch nicht final bestätigt. ■ MBR



ADAC

Nach Bedenkzeit: Maurer Motorsport bleibt der TCR Germany erhalten



Ein episches Duell um den Sieg: Sieben Runden vor dem Ende rang Kurt Busch (r.) Kyle Larson nieder

NASCAR

23XI-Premiere

Kurt Busch (Toyota) holte sich in Kansas City seinen ersten Saisonsieg. Fast noch wichtiger: Es war gleichzeitig sein erster Sieg für das Team 23XI Racing.

Von: **Michael Bräutigam**

Bisher lief für Kurt Busch noch nicht viel zusammen. Obwohl er bei der 23XI-Mannschaft auf Material und Support von Joe Gibbs Racing zurückgreifen kann, tat er sich nach der Umstellung auf die Next-Gen-Autos heuer eher schwer. Zwei Top-5-Ergebnisse in den ersten zwölf Rennen sind für einen Ex-Champion und auch dessen Ansprüche zu wenig.

In Kansas drehte er aber gemeinsam mit den in diesem Jahr ebenfalls nicht immer komplett überzeugenden weiteren „Toyoten" richtig auf. Alle sechs Camrys sollten am Ende in den Top 10 landen, wobei Buschs Teamkollege Bubba Wallace das sogar trotz einer späten Strafe gelang. Die vier Gibbs-Autos landeten hinter dem Zweitplatzierten Kyle Larson (Chevrolet) geschlossen auf den Plätzen 3 bis 6.

Larson und seine Hendrick-Teamkollegen waren die einzigen, die den Toyotas dauerhaft zusetzen konnten, mussten dafür aber augenscheinlich ans absolute Limit gehen – beim Setup und auch beim Fahren.

So fiel William Byron in Führung liegend einem Reifenschaden zum Opfer. Auch Tabellenführer Chase Elliott ereilte ein Plattfuß, wobei er sich danach nicht nur aus der Spitzengruppe, sondern auch ins Gras verabschiedete und viel Boden verlor.

Drama zur Rennmitte

Mehr Glück hatte Martin Truex Jr. bei seinem Reifenschaden kurz vor Ende der zweiten Stage, er brachte seinen Gibbs-Toyota nämlich noch über die Ziellinie und blieb in der Führungsrunde, sodass er weiter vorne mitfuhr.

Die große Show an der Spitze des Feldes aber zogen Kurt Busch und Kyle Larson ab. Larson touchierte bei seinen Zweikämpfen mit dem späteren Sieger gleich dreimal die Mauer – einmal rettete sie ihn sogar vor einem Dreher. Doch aller Einsatz brachte nichts: Sieben Runden vor Ende schnappte sich Busch die Führung und fuhr zum Sieg.

Nach Talladega 2021, wo Bubba Wallace den ersten und bis Kansas einzigen Sieg feiern konnte, triumphierte 23XI Racing zum erst zweiten Mal. „Es geht nur ums Teamwork, ich mache das ja nicht alleine", richtete Busch sich ans Team, die „Helfer" von Gibbs und sogar an seinen jüngeren Bruder Kyle.

Den hat Kurt in einer Statistik wieder überflügelt: Während Kyle in 18 aufeinanderfolgenden Saisons immer mindestens einen Sieg feiern konnte, steht Kurt nun bei 19 Saisons mit Sieg – allerdings mit zwei Jahren Pause. Außerdem gewann er nun mit fünf Teams und vier Marken. ■

NASCAR CUP SERIES

Kansas City/Kansas (USA)
13. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kurt Busch (USA)	Toyota
2.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
3.	Kyle Busch (USA)	Toyota
4.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
5.	Christopher Bell (USA)	Toyota
6.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
7.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
8.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Chevrolet
9.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
10.	Bubba Wallace (USA)	Toyota

Gesamtwertung
Stand nach 13 von 36 Rennen

1.	Elliott (Chevrolet)	475 Punkte
2.	Blaney (Ford)	423
3.	Ky. Busch (Toyota)	417
4.	Byron (Chevrolet)	415
5.	Chastain (Chevrolet)	407
6.	Truex Jr. (Toyota)	400
7.	Logano (Ford)	396
8.	Bowman (Chevrolet)	386
9.	Larson (Chevrolet)	376
10.	Bell (Toyota)	359

NASCAR-NEWS

TRUCK SERIES: ZANE SMITH WIEDER VORNE

Ohne die Disqualifikation in Las Vegas hätte sich Zane Smith (Ford) in Kansas mit dem dritten Saisonsieg auch die Tabellenführung geholt. Doch auch so konnte der Front-Row-Pilot jubeln: Nach dem Gewinn der zweiten Stage musste er im letzten Segment nur noch zwei Gelbphasen überstehen. „Das war einer meiner leichteren Siege, aber die späten Cautions haben mir schon etwas Angst gemacht", so der Sieger, der nun hinter Ben Rhodes und John Hunter Nemechek auf Tabellenrang 3 liegt.

EURO-NASCAR: AUFTAKT IN VALLELUNGA

Sowohl in der EuroNASCAR PRO als auch in der zweiten Liga gab es vermeintliche Doppelsieger in Vallelunga. In der PRO-Kategorie überquerte CAAL-Neuzugang Nicolo Rocca am Samstag als Erster die Ziellinie und fühlte sich am Sonntag auch als Sieger. Doch zwei Strafen für Alon Day und Gianmarco Ercoli, die zunächst verhängt wurden, waren wenig später wieder aufgehoben, und so bekam Day seinen Sonntags-Sieg zurück. In der EuroNASCAR 2 überquerte Vladimiros Tziortzis zweimal als Sieger die Linie und freute sich schon über die perfekte Punktausbeute. Doch ein technischer Verstoß am Auto kostete Tziortzis zehn Punkte sowie den Sieg, der an Alberto Naska ging.

EURO-NASCAR: LUHR BEI EINSTAND IN DEN TOP 10

Einer der Neuzugänge im diesjährigen EuroNASCAR-Feld ist der langjährige Werksfahrer Lucas Luhr (u. a. Porsche, Audi und BMW). Sowohl am Samstag (P8) als auch am Sonntag (P9) kam er im 30 Fahrer starken PRO-Feld unter den Top 10 ins Ziel. Durch eine Zehn-Sekunden-Strafe für einen nicht regelkonformen Restart ging es im Sonntags-Ergebnis aber noch bis auf Platz 17 zurück.

Porsche Supercup

Ein perfekter Start für Pereira

Der wichtigste Markenpokal der Welt ist in seiner 30. Saison. Beim Auftakt in Imola konnte sich Dylan Pereira (Lechner Racing) bei widrigsten Wetterbedingungen durchsetzen.

Von: **Michael Bräutigam**



PORSCHE

Egal ob im trockenen Qualifying oder im verregneten Rennen: Pereira war in Imola eine Klasse für sich

Imola ist ein historischer Ort für den Supercup, denn dort fand am 26. April 1993 das erste Rennen der Serie überhaupt statt. Nach 16-jähriger Abwesenheit kehrte man ins italienische Autodromo zurück, um die 30. Saison einzuläuten.

Das Qualifying auf noch trockener Strecke brachte BWT-Lechner-Pilot Dylan Pereira als ersten Polesetter des Jahres hervor, dahinter klassierte sich Vorjahresmeister Larry ten Voorde (Team GP Elite). Bastian Buus (BWT Lechner Racing), Laurin Heinrich (SSR Huber Racing), und der Franzose Marvin Klein (CLRT) rundete die Top 5 für die besten Ausgangspositionen ab.

Nur fünf Minuten vor dem Start des Rennens öffnete dann der Himmel die Schleusen, und an allen 33 (!) Fahrzeugen mussten die Slicks gegen Regenreifen ausgetauscht werden, ehe das Rennen beginnen konnte.

Dieses wurde anschließend hinter dem Safety Car freigegeben, was das Stresslevel für Pereira natürlich senkte, und so verteidigte er die Spitze mühelos.

Erst recht, als kurz danach Lechner-Neuzugang Buus in seinem allerersten Supercup-Rennen mächtig Druck auf ten Voorde ausübte. Doch der erst 18-jährige Däne biss sich die Zähne aus und musste in der Folge sogar noch Teamkollege Harry King sowie Heinrich den Vortritt lassen. So wurde es „nur" P5.

Für Pereira wurde der Auftaktsieg letztlich leichte Beute. „Die harte Arbeit, die das ganze Team über den Winter geleistet hat, all die Anstrengungen, die wir in unsere Vorbereitung gesteckt haben, haben sich ausgezahlt", bedankte sich der Luxemburger beim Lechner-Team, das sich außerdem über die Führung in der Team- sowie Rookie-Wertung freut. In der ProAm-Wertung ist Roar Lindland (Alméras) erster Sieger und Führender. ■

Porsche Carrera Cup Deutschland

Heinrich feiert den Doppelpack

Auch der nationale Porsche-Markenpokal startete unlängst in die Saison. Laurin Heinrich (SSR Huber Racing) sicherte sich in Spa einen Doppelsieg.

Von: **Michael Bräutigam**



PORSCHE

Zwei Poles, zwei Siege: Laurin Heinrich dominierte in Spa fast nach Belieben

Der Porsche-Junior dominierte das Auftakt-Wochenende in Spa: Pole für beide Rennen und zwei Start-Ziel-Siege sorgten dafür, dass der 20-Jährige mit einem perfekten Ergebnis aus Spa abreisen konnte. „Spa-Francorchamps zählt zu meinen Lieblingsstrecken, daher wollte ich den Doppelsieg unbedingt perfekt machen", freute sich der Rookie-Meister von 2020.

Beim ersten Durchgang musste der Würzburger dabei erst beobachten, wie Supercup-Auftaktsieger Dylan Pereira (Iron Force Racing by Phoenix) in seinem Rückspiegel immer größer wurde. Der Luxemburger hatte sich vom fünften Startplatz auf P2 vorgekämpft, kam aber dann doch nicht ganz an Heinrich ran. Gegen Rennende musste er sich sogar eher nach hinten orientieren, wo Larry ten Voorde (GP Elite) lauerte. Letztlich sollte sich an den Top-Positionen aber nichts mehr verschieben.

Tags darauf war Heinrich noch souveräner an der Spitze unterwegs, während dahinter ten Voorde direkt in der ersten Kurve rausgedrückt wurde und der Titelverteidiger sich am Ende mit P5 begnügen musste.

Rivas ProAm-Dominator

Die restlichen Podestplätze wurden unter Morris Schuring (SSR Huber Racing), Bastian Buus (Allied-Racing) und Pereira ausgefochten. Der erst 17-jährige Schuring haderte am Vortag noch mit P5, am Sonntag aber machte er einen Doppelsieg für das SSR-Huber-Team perfekt. Buus krönte seine starke Fahrt mit dem ersten Podest des Jahres.

In der ProAm-Klasse für die „Nichtprofis" gab es in Person von Dauermeister Carlos Rivas (Black Falcon) ebenfalls einen Doppelsieger zu bejubeln. ■



Die Bestie zum Dritten

Enea Bastianini hat als Erster in diesem Jahr drei Grands Prix gewonnen, nachdem Francesco Bagnaia im Kampf gegen „die Bestie" stürzte. Aleix Espargaró stand wieder auf dem Podest und liegt vor Aprilias Heim-GP in Mugello nur noch vier Punkte hinter Fabio Quartararo.

Von: **Imre Paulovits**

Die rote und die fliederfarbene Ducati: Francesco Bagnaia und Enea Bastianini – erstmals standen sie sich im Kampf um den Sieg gegenüber. Von beiden wusste man, dass sie die Reifen bis zum Ende am Leben halten können, doch wer kann es besser? Es waren noch sechs Runden zu fahren, Bagnaia hatte bislang geführt. Nun startete Bastianini den ersten Angriff und ging vorbei. Drei Kurven später war Bagnaia wieder an der Spitze, wurde aber schon eine Kurve später weit hinausgetragen, und Bastianini war wieder vorn. Dann passierte das Unfassbare: In der Doppel-Rechts vor Start-und-Ziel klappte dem Ducati-Werkspilot beim Einlenken das Vorderrad ein, und er stürzte. Zuletzt hatten ihn weder Marc Márquez noch Fabio Quartararo im direkten Duell knacken können, der junge Bastianini trieb ihn nun in einen Fehler. „Ich habe 20 Punkte verschenkt, und das ist unverzeihlich", übte Bagnaia Selbstkritik. „Als ich in Turn 8 hinausgetragen wurde, ging mir durch den Kopf, dass ich auf meinen WM-Kampf achten muss. Deswegen habe ich in der letzten Doppel-Rechts nichts riskiert, habe aber einen Fehler gemacht und bin gestürzt. Ich liege jetzt 46 Punkte in der WM zurück, in Mugello sehne ich mich nach Revanche."

Bastianini feierte ausgelassen mit seinem Kumpel Jack Miller und Aleix Espargaró, der die Aprilia erneut aufs Podest fuhr und so vor deren Heim-GP nur noch vier Punkte Rückstand auf WM-Leader Fabio Quartararo hat. Miller und Bastianini machten den „Shoey", das Sekt-Trinken aus dem Stiefel, und der Sieger gab seinen Mitstreitern auch einen Schluck ab.

> „Auf einer Strecke, die uns liegt, konnte ich nicht überholen. Und in Mugello und Barcelona kommen Strecken mit über einen Kilometer langen Geraden."
>
> Fabio Quartararo

Wer ist im Vorteil?

Die Massen waren gekommen, um den ersten französischen Sieg in der Königsklasse bei einem Heim-GP seit Pierre Monneret 1954 in Reims zu erleben. Weltmeister Fabio Quartararo und Johann Zarco standen mächtig unter Druck, doch zumindest der Yamaha-Werkspilot zeigte sich dem gewachsen, und es schien, dass er die schnellste Pace hatte. Doch im Qualifying scheiterte er nicht nur an den beiden Werks-Ducatis von Francesco Bagnaia und Jack Miller, sondern auch an der Aprilia von Aleix Espargaró. Johann Zarco bummelte in der Dunlop-Schikane, als Pol Espargaró auf einer schnellen Runde war. Der Honda-Werksfahrer krachte fast in ihn hinein, daher wurde Zarco um drei Plätze auf die neunte Startposition verbannt. Quartararo war klar: „Ich muss einen guten Start hinbekommen, sonst wird es schwierig." Zumal Jack Miller angekündigt hatte, die Straßenblockade zu sein. Doch zählte all dies überhaupt? Denn für Sonntag, 14 h, war Regen vorhergesagt worden.

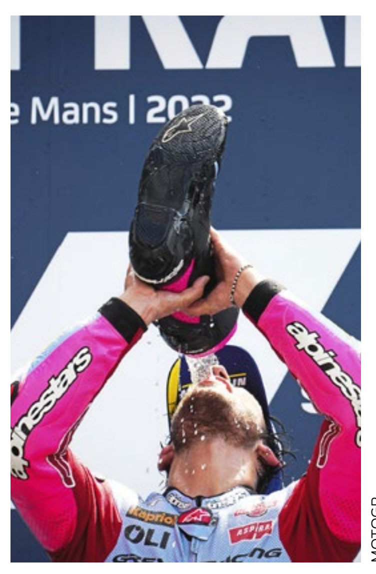
Aber das Wetter in diesem Ausläufergebiet des Atlantik ist unheimlich wechselhaft und unvorhersehbar, nur am Vormittag gab es kurze Schauer während des Moto3-Rennens, zum Start der MotoGP strahlte die Sonne



Moment der Entscheidung: Enea Bastianini (#23) führt, Francesco Bagnaia stürzt



Wieder meisterhaft: Aleix Espargaró hielt Fabio Quartararo hinter sich



Ein „Shoey“ für Sieger Bastianini



Gefährlicher Moment: Álex Rins fliegt durch die Auslaufzone, Jack Miller kann gerade noch ausweichen

und blieb auch. Es war wärmer als zuvor am ganzen Wochenende, und auch wenn sich beim weichen Hinterreifen alle einig waren, wurde vorne von weich bis hart alles gewählt – wie sich zeigen sollte, fanden die meisten damit auch das, was am besten zu ihrem Fahrstil passt.

Kein Weg vorbei

Quartararo ging gleich beim Start unter und wurde in der ersten Runde noch weiter durchgereicht, als Takaaki Nakagami in der letzten Doppel-Rechts innen reinstach, der Weltmeister nach außen gedrängt wurde und auch Marc Márquez durchschlüpfte. An den beiden Honda-Piloten kam Quartararo zwar vorbei, doch wenn er auch die Pace für ganz vorn hatte, war hinter Aleix Espargaró Feierabend. Der Franzose schaffte es einfach nicht, die Aprilia zu überholen. „Ich wusste, dass Fabio in der Kurvenmitte weit überlegen ist“, gab Espargaró zu. „Ich habe ihn am Samstagabend im Video genau studiert. Ich wusste aber, dass ich die bessere Beschleunigung habe. Deshalb habe ich immer spät gebremst und ihm in den Kurven die Linie blockiert. Das war aber alles andere als einfach, denn unser Tempo war hoch. Und wenn ich nur einmal ein wenig herausgetragen worden wäre, wäre er durchgeschlüpft. Ich wusste aber, dass er hinter mir Probleme mit dem Vorderreifen bekommen würde. Als ich hinter den Ducatis war, ist meine Temperatur auf der rechten Seite auch in die Höhe geschossen, deshalb habe ich mich um eine Sekunde hinter sie fallen lassen, ansonsten hätte ich das Rennen nicht beenden können.“

Quartararo fasste hinterher nüchtern zusammen: „Wir müssen etwas finden, und Yamaha muss bei der Entwicklung auch bereit sein, etwas zu riskieren. Auf einer Strecke, die uns eigentlich liegt, konnte ich einfach nicht überholen. Und in Mugello und Barcelona kommen zwei Strecken mit über einen Kilometer langen Geraden. Es ist ein Wunder, dass ich jetzt noch an der WM-Spitze bin, doch dort wird es nicht reichen.“ ■

DREI FRAGEN AN ENEA BASTIANINI



WIE KONNTEN SIE NACH SO VIELEN RÜCKSCHLÄGEN AN DIESEM WOCHENENDE GEWINNEN?

Es war in der Tat ein merkwürdiges Wochenende. Ich bin dreimal gestürzt, und am Samstag ist mir das Motorrad einmal kaputtgegangen. Ich war vor dem Rennen trotzdem zuversichtlich, dass ich ein gutes Ergebnis zustandebringe. Ich habe dann gesehen, dass Jack und Pecco sehr schnell waren. Ich hatte aber eine ähnliche Pace und bin zunächst ruhig geblieben und wollte sehen, wann es Zeit wird zu überholen. Ich habe dann Jack überholt. Pecco war sehr schnell, ihn zu überholen war nicht leicht. Im ersten Streckenabschnitt war ich aber schneller und habe es geschafft, so habe ich schließlich gewonnen.

WELCHE STRATEGIE HABEN SIE VERFOLGT?

Ich hatte während des Rennens keine Strategie. Ich wusste nicht, wie gut meine Pace ist, und es war mir wichtig, von Pecco etwas zu lernen. An zwei Stellen war er das ganze Wochenende schneller als ich, aber als ich hinter ihm meine Linie gewechselt habe, konnte ich auf ihn aufschließen und ihn überholen, nachdem ich ihm nachgefahren bin.

GIBT IHNEN DIES MOTIVATION FÜR IHR HEIMRENNEN?

Mugello ist wichtig für alle Italiener, und ich habe dort noch nie auf dem Podest gestanden. Deshalb wäre es jetzt an der Zeit. Aber es ist jetzt noch zu früh, darüber nachzudenken, ob wir auch dort dieses Niveau bringen können. Daher will ich den Sieg erst einmal genießen.

Flügellahmer Binder

Es gab nicht viel Freude für KTM in Le Mans. Miguel Oliveira und beide Tech3-Piloten stürzten, Brad Binder wurde der linke Flügel abgefahren. Trotzdem fuhr der Südafrikaner auf P8.

Von: **Imre Paulovits**

Verglichen, wie gut die KTM in die Saison gestartet waren, kamen sie auch in Le Mans nur langsam in Fahrt. Wenn Brad Binder in FP2 auch Siebtschnellster war, die anderen KTM kamen erst ab P20. Doch als es in P3 für die Quali zählte, war auch der Südafrikaner nur noch 14. Auch in der Q1 lief es nicht besser, Oliveira musste vom 17., Binder vom 18. Startplatz aus ins Rennen gehen. „Was mir momentan am meisten Sorgen macht, ist, dass wir zu lange brauchen, bis wir ein Bike-Setup haben, das wirklich gut ist“, gibt KTM-Renndirektor Pit Beirer ganz offen zu. „Im Rennen haben wir uns für den harten Vorderreifen entschieden, das war goldrichtig, weil der an den Flanken mehr Support gab. Das hätten wir uns trotz des kühlen Wetters früher trauen sollen. Wir hatten zu Saisonbeginn ein sehr gutes Grund-Setup, aber bei der Entwicklung stimmt es nicht mehr, und die Konkurrenz hat einen größeren Schritt nach vorn gemacht.“


POLARITY PHOTO

Miguel Oliveira (#88) stürzte, Brad Binder fuhr mit nur einem Flügel

Die übliche Binder-Aufholjagd wurde diesmal erheblich erschwert, dem Südafrikaner wurde gleich in der ersten Runde bei einer Berührung der linke Flügel von der Verkleidung gerissen. Remy Gardner hatte nach dem gleichen Vorfall in Jerez von der schlimmsten Fahrt seines Lebens berichtet. Dass Binder sich auch so mit seinem Teamkollegen Oliveira balgte und gemeinsam mit ihm stetig nach vorne fuhr, zeigt, wie anpassungsfähig der Südafrikaner ist. „Das Motorrad war superunstabil, ich musste höllisch kämpfen“, gab Binder zu. „Es war sehr anstrengend und brauchte viel mehr Konzentration als sonst.“ Oliveira stürzte drei Runden vor Schluss aus den Top 10, die beiden Tech3-Piloten waren beim Heim-GP ihres Teams schon früher aus dem Sattel gepurzelt.

„Jetzt müssen wir uns im Werk zusammensetzen, und ich hoffe, dass wir in Mugello genauso wieder aus dem Tief zurückkommen können, wie wir es letztes Jahr getan haben“, schaut Pit Beirer nach vorn. ■

KOMMENTAR

WOHIN GEHST DU, MOTOGP? Wir erleben derzeit zwar einen Rekord nach dem anderen, sowohl bei den Rundenzeiten als auch bei den Zuschauerzahlen. Doch die Euphorie sollte nicht darüber hinwegtäuschen, dass wir uns auf ganz dünnem Eis befinden. Suzuki wird, wenn nicht noch ein Wunder geschieht, mit Ende der Saison die MotoGP verlassen. Wenn es auch nicht an interessierten Teams mangelt: Ein wichtiger Hersteller weniger bedeutet zwangsläufig einen Wertverlust. Auch auf der technischen Seite muss sich dringend etwas tun. Die MotoGP steuert dem Debakel zu, das die Formel 1 zwei Jahrzehnte lang hatte: Bei den aerodynamischen Hilfsmitteln wird das Überholen immer schwieriger. Die MotoGP darf auch für die klassischen Strecken nicht zu schnell werden. In Turn 2 kamen Johann Zarco und Álex Rins von der Strecke ab und durchs Kies mit hohem Tempo wieder zurück.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

MASSENHAFT ZURÜCK
So laut wie auf den Campingplätzen rund um die Strecke von Le Mans herum war es schon früher bei keinem anderen Grand Prix, und nun konnten die Zuschauer wieder ohne Einschränkungen kommen. Und sie kamen in Scharen. Durch ihren Weltmeister Fabio Quartararo und Top-Pilot Johann Zarco angelockt, kamen an drei Tagen 225 000 Zuschauer. Allein am Sonntag waren es 110 000. 2019, vor Corona, waren es 104 000 am Rennsonntag und 206 000 übers Wochenende. Der Veranstalter tat aber auch alles, um ihnen auch außerhalb der Rennen mit Stunt-Shows und einem Konzert am Samstagabend Dauerunterhaltung zu bieten.

KICKEN UND FAHREN
MotoGP-Weltmeister Fabio Quartararo hat in Frankreich über den Winter den Status eines Superstars erreicht. Am Mittwoch vor dem Grand Prix fuhr er mit seiner MotoGP-Yamaha in das Stadion von Saint Germain in Paris, und er wurde sogar von den Fußballfans stürmisch empfangen. „Ich habe mich ganz wie ein Fußballspieler gefühlt, so haben sie mich empfangen“, freute sich Quartararo. Er kickte dann etwas mit den Stars auf dem Rasen und lud sie dann zum Rennen am Sonntag ein. „Torwart Gianluigi Donnarumma ist ein großer MotoGP-Fan, genau wie PSG-Manager Mauricio Ponchettino.“

MOTOGP

Petticoats auf der Zielgeraden: Moulin-Rouge-Tänzerinnen bei der Eröffnung

VIVE LA FRANCE!
Am Sonntag traten bei der Eröffnungszeremonie die Can-Can-Tänzerinnen aus dem berühmten Moulin Rouge auf, dazu röhrte die Marseillaise aus über einhunderttausend Kehlen, was den GP endgültig zu einer französischen Sache machte.

OHNE 46
Die Startnummer von Valentino Rossi wird in der MotoGP nicht wieder vergeben. In Mugello soll die 46 in einer feierlichen Zeremonie für immer eingezogen werden. Ein weiterer Sieg für Rossi. Denn sein einstiger Erzrivale Max Biaggi wird in Mugello zur Legende gekürt und hätte damit bei den Fans im Mittelpunkt gestanden – so wird es wohl wieder Rossi sein.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Le Mans (F) – 15. Mai 2022 7. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 112,995 km über 27 Runden à 4,185 km. 24 Fahrer gestartet, 17 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 36 Grad. Schnitt des Siegers: 163,0 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	27	41.34,613 min	322,7 km/h	1.31,885 min	M/S	25
2.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	27	+2,718 s	319,6 km/h	1.32,163 min	S/S	20
3.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	27	+4,182 s	317,5 km/h	1.31,946 min	M/S	16
4.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	27	+4,288 s	316,5 km/h	1.31,947 min	M/S	13
5.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP22	27	+11,139 s	318,5 km/h	1.32,145 min	S/S	11
6.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	27	+15,155 s	314,5 km/h	1.32,349 min	M/S	10
7.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	27	+16,680 s	316,5 km/h	1.32,394 min	M/S	9
8.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	27	+18,459 s	319,6 km/h	1.32,404 min	H/S	8
9.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	27	+20,541 s	320,6 km/h	1.32,409 min	S/S	7
10.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	27	+21,486 s	320,6 km/h	1.32,397 min	M/S	6
11.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	27	+22,707 s	321,6 km/h	1.32,461 min	M/S	5
12.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	27	+23,408 s	321,6 km/h	1.32,636 min	M/S	4
13.	F. Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	27	+26,432 s	320,6 km/h	1,40,665 min	M/S	3
14.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	27	+28,710 s	323,7 km/h	1.32,729 min	M/S	2
15.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	27	+29,433 s	315,5 km/h	1.32,760 min	M/S	1
16.	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	27	+38,149 s	316,5 km/h	1.32,870 min	M/S	-
17.	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	27	+59,748 s	317,5 km/h	1.33,528 min	M/S	-
	nicht gewertet:							
	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	24	+3 Runden	317,5 km/h	1.32,484 min	H/S	-
	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	20	+7 Runden	319,6 km/h	1.31,778 min	M/S	-
	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	16	+11 Runden	321,6 km/h	1.32,294 min	M/S	-
	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	13	+14 Runden	347,2 km/h	1.32,000 min	M/S	-
	Raúl Fernández (E)	KTM RC16	6	+21 Runden	316,5 km/h	1.33,445 min	M/S	-
	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	5	+22 Runden	317,5 km/h	1.32,052 min	S/S	-
	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	3	+24 Runden	315,5 km/h	1.33,272 min	H/S	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Bagnaia	1.30,450 min
2.	Miller	1.30,519 min
3.	A. Espargaró	1.30,609 min
4.	Quartararo	1.30,688 min
5.	Bastianini	1.30,711 min
6.	Mir	1.30,943 min
7.	Rins	1.30,97 min
8.	Martín	1.31,068 min
9.	Zarco	1.30,863 min
10.	M. Márquez	1.31,148 min
11.	P. Espargaro	1.31,526 min
12.	Nakagami	1.31,595 min
13.	Bezzecchi	1.30,940 min
14.	Viñales	1.31,271 min
15.	Marini	1.31,363 min
16.	Di Giannantonio	1.31,487 min
17.	Oliveira	1.31,547 min
18.	B. Binder	1.31,610 min
19.	Morbidelli	1.31,617 min
20.	Dovizioso	1.31,618 min
21.	A. Márquez	1.31,763 min
22.	Gardner	1.31,820 min
23.	D. Binder	1.32,596 min
24.	Fernández	1.32,767 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	102
2.	A. Espargaró	98
3.	Bastianini	94
4.	Rins	69
5.	Miller	62
6.	Zarco	62
7.	Bagnaia	56
8.	B.Binder	56
9.	Mir	56
10.	M. Márquez	54

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	156
2.	Yamaha	102
3.	Aprilia	99
4.	KTM	84
5.	Suzuki	80
6.	Honda	67

WM-STAND TEAMS

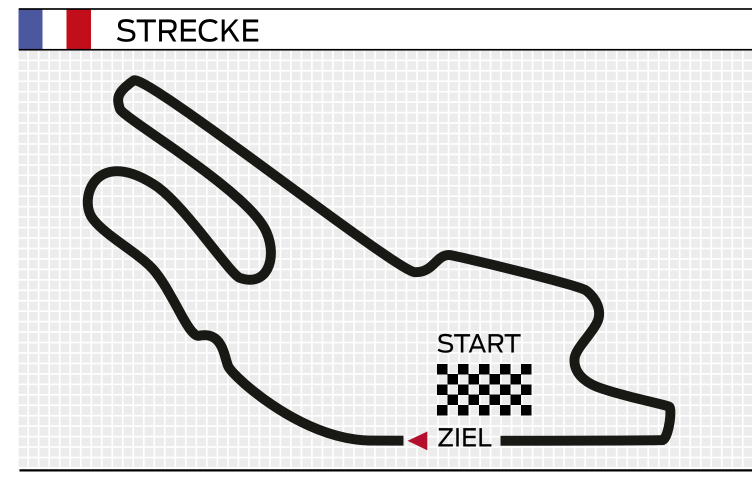
	Team	Punkte
1.	Aprilia Racing	131
2.	Team Suzuki Ekstar	125
3.	Monster Energy Yamaha MotoGP	121
4.	Ducati Lenovo Team	118
5.	Red Bull KTM Factory Racing	99
6.	Gresini Racing MotoGP	97
7.	Repsol Honda Team	94
8.	Pramac Racing	90
9.	LCR Honda	48
10.	Mooney VR46 Racing Team	40

„Aprilia an der Spitze der Teamwertung, ich Zweiter bei den Fahrern, und das vor Mugello. Besser hätte niemand träumen können."

Aleix Espargaró

CIRCUIT BUGATTI LE MANS (F) 4,185 KM

Rundenrekord: **1.31,778, Francesco Bagnaia (Ducati), 2022**
Quali-Rekord: **1.30,450, Francesco Bagnaia (Ducati), 2022**
Topspeed-Rekord: **323,7 km/h , Álex Márquez (Honda), 2021 und 2022**





MOTOGP

Aleix Espargaró: Nur noch vier Punkte hinter WM-Leader Fabio Quartararo

Augusto Fernández bringt Ajos Team



Sensation nicht vollbracht: Pedro Acosta (#51) stürzte in Führung liegend

POLARITY PHOTO

Es sah lange nach einem Sieg von Moto3-Weltmeister Pedro Acosta aus, doch dann holte Augusto Fernández den ersten Sieg in diesem Jahr für das Ajo-KTM-Team. Marcel Schrötter fuhr wieder in die Top 6.

Von: **Imre Paulovits**

Bei den Wintertests schien es nur eine Frage der Zeit, bis Moto3-Weltmeister Pedro Acosta die Rekorde von Marc Márquez auslöscht. Als die Saison losging, kam der 17-Jährige jedoch unter die Räder seiner erfahreneren Konkurrenten. In Le Mans war der spanische Wunderknabe ab dem zweiten Training durchweg mindestens eine Zehntelsekunde schneller als der Rest der Welt und qualifizierte sich mit neuem Rekord für die Pole-Position. „Die Leute und er selbst haben zu viel

MotoGP

Suzuki: Rückzug Ende 2022 offiziell

In Le Mans bestätigte Suzuki, was seit dem Montag nach dem Jerez-GP gemunkelt wurde: Die Japaner ziehen sich mit Ende dieser Saison aus der MotoGP zurück.

Von: **Imre Paulovits**

Nach den Gerüchten, die nach Jerez die Runde gemacht hatten, waren alle gespannt, was Suzuki in Le Mans kundtun würde. Und tatsächlich kam die Erklärung, dass man sich wegen der finanziellen Situation zum Ende der Saison aus der MotoGP zurückziehen wird. Weitere Angaben wurden nicht gemacht, und auch Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta wirkte etwas verständnislos – Suzuki führt ja aktuell die Team-WM an. „Am Montag nach dem Jerez-GP hat mich Livio Suppo darüber informiert, dass sich der Vorstand von Suzuki dafür entschieden hat, Ende 2022 aus der MotoGP auszusteigen. Wir werden nächste Woche ein Treffen mit einem Vorstandsmitglied haben, dort hören wir uns an, was ihre Gründe und Pläne sind. Natürlich sind wir nicht glücklich, dass sie aussteigen wollen. Aber zum Glück ist die Weltmeisterschaft gesund, wir haben gleich mehrere Anfragen von Teams und Herstellern und werden nun nach den Gesprächen entscheiden, ob wir nächstes Jahr mit 22 oder 24 Fahrern weitermachen“, so Ezpeleta.

Das Fahrerkarussell, das ohnehin bereits in Bewegung war, wird durch die beiden Spitzenpiloten Joan Mir und Álex Rins noch mal Fahrt aufnehmen. Joan Mir war nach eigenem Bekunden bereits kurz vor einer Vertragsverlängerung mit Suzuki, er könnte jetzt im Honda-Werksteam landen. Álex Rins ließ sich über seine Verhandlungssituation nichts entlocken. Im Rennen fuhren die beiden auch anfangs sehr gut mit. Doch dann hatte Rins ein Horrorszenario, als er in Turn 2 mit knapp 300 km/h neben die Strecke geriet, durch das Kiesbett rauschte und in der ersten Schikane wieder auf die Strecke kam. Er stürzte mit einem Highsider, zum Glück konnte das kommende Feld ausweichen. Später stürzte auch Joan Mir. Die blaue Truppe musste daher punktelos aus Frankreich abreisen und verlor die Team-WM-Führung an Aprilia. ■

SUZUKI

Ex-Weltmeister Joan Mir (#36) und Álex Rins: Sagt Suzuki endgültig ade?

wieder nach vorn

erwartet", meinte sein Teamchef Aki Ajo. „Aber jetzt hat er Schritt für Schritt zu sich gefunden. Was mich viel mehr freut als die Pole-Position ist seine Konstanz." „Endlich", wirkte Acosta erleichtert. „Wenn man als Weltmeister nur um den zehnten Platz fahren kann, ist das nicht einfach zu verdauen. Aber Aki Ajo und Remy Gardner haben mir klargemacht, dass ich mir Zeit nehmen soll. Jetzt muss ich es nur noch im Rennen umsetzen."

Der Teenager übernahm bald die Spitze, und die Geschichte schien sich zu wiederholen: Marc Márquez schaffte bei seinem Aufstieg in die Moto2 2011 auch in Le Mans seinen ersten Sieg, nur war er damals vier Monate älter als Acosta, der erst in zehn Tagen seinen 18. Geburtstag feiert. Doch dann holte Teamkollege Augusto Fernández ihn ein, und als Acosta das Tempo erhöhte und wieder davonzog, landete er in La Chapelle im Kies. Danach brachte Fernández seinen Vorsprung sicher ins Ziel und feierte seinen ersten Sieg seit Misano im September 2019. „Es ist sehr schön, wieder ganz oben zu stehen, nach zweieinhalb harten Jahren", so der 24-jährige Spanier. WM-Leader Celestino Vietti fiel zunächst bis auf den 20. Platz zurück, doch dann fand er seinen Rhythmus und kam als Achter nur drei Plätze hinter seinem Verfolger Ai Ogura ins Ziel und kommt als WM-Führender zu seinem Heim-GP nach Mugello.

Marcel Schrötter fuhr den elften Startplatz heraus und hatte ein starkes Rennen. Er kämpfte sich bis Platz 5 vor, musste zum Schluss aber Jerez-Sieger Ai Ogura passieren lassen. „Wir haben am Freitag sehr gut angefangen", freute sich der Intact-Pilot. „Am Samstag haben wir etwas ausprobiert, wodurch etwas das Vertrauen verloren habe. Das Rennen war letztlich solide. Ein paar Runden vor Schluss ist mir im Kampf mit Ogura Schweiß in die Augen gekommen, wodurch ich mich leicht verbremst habe und er wegziehen konnte." ■

NACHRICHTEN

MOTOGP
Marc Márquez machte zwar einige Überholmanöver, zu denen nur seine Instinkte imstande sind, doch schließlich wurde er mit 15 Sekunden Rückstand hinter dem Sieger Sechster. „Ich habe gesagt, dass im Rennen ein Platz zwischen 5 und 7 realistisch ist", so der achtfache Weltmeister. „Ich muss auch lernen, mit meinem Körper besser zu fahren, wir müssen das Motorrad aber dringend weiterentwickeln, denn die anderen Honda-Fahrer haben die gleichen Probleme."

MOTOGP
Ob Jack Miller bei der Leistung von Enea Bastianini 2023 seinen Platz im Werksteam behalten kann, ist ungewiss. Italienische Medien bringen den Australier mit KTM in Verbindung, wo nun sein ehemaliger Pramac-Vertrauter Francesco Guidotti arbeitet. Auf das Gerücht angesprochen sagte Tech3-Chef Hervé Poncharal vielsagend: „Jack hat die Telefonnummer von Pit Beirer."

MOTORRAD-WM
Der Losail International Circuit in Katar wird umgebaut. Die gesamte Paddock-Anlage wird neu errichtet, neue Zuschauertribünen werden erbaut, es soll alles noch besser und luxuriöser werden. Katar hat einen Vertrag mit der Dorna bis mindestens 2031. Weil man mit den Bauarbeiten vor dem GP 2023 sicher fertig werden will, wird der Katar-GP nicht mehr die Saison eröffnen, sondern in den Herbst verlegt.

MOTO2
Sam Lowes stürzte in der Q2, nachdem er die viertschnellste Zeit gefahren hatte. Im Warm-up fuhr der 31-jährige Brite zwar, da ihm aber schwindelig war, verzichteten er und das Team auf das Rennen.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Le Mans (F) – 15. Mai 2022 7. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 104,625 km über 25 Runden à 4,185 km. 29 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 32 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Augusto Fernández (E)	Kalex	25	40.31,726 min	1.36,276 min	25
2.	Arón Canet (E)	Kalex	25	+3,746 sec	1.36,787 min	20
3.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	25	+4,628 sec	1.36,646 min	16
4.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	25	+4,745 sec	1.36,632 min	13
5.	Ai Ogura (J)	Kalex	25	+15,376 sec	1.37,250 min	11
6.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	25	+17,547 sec	1.37,220 min	10
7.	Joe Roberts (USA)	Kalex	25	+19,035 sec	1.37,450 min	9
8.	Celestino Vietti (I)	Kalex	25	+19,854 sec	1.36,989 min	8
9.	Jorge Navarro (E)	Kalex	25	+20,766 sec	1.37,284 min	7
10.	Stefano Manzi (I)	Kalex	25	+20,879 sec	1.37,321 min	6
11.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	25	+21,381 sec	1.37,470 min	5
12.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	25	+23,892 sec	1.37,478 min	4
13.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	25	+26,881 sec	1.37,568 min	3
14.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	25	+26,952 sec	1.37,513 min	2
15.	Filip Salac (CZ)	Kalex	25	+32,063 sec	1.37,373 min	1
16.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	25	+36,712 sec	1.37,328 min	-
17.	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	25	+50,822 sec	1.38,226 min	-
18.	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	25	+59,691 sec	1.38,344 min	-
19.	Albert Arenas (E)	Kalex	24	+1 Runde	1.37,312 min	-
20.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	23	+2 Runden	1.39,428 min	-
21.	Jake Dixon (GB)	Kalex	23	+2 Runden	1.37,013 min	-
	Nicht gewertet:					
	Barry Baltus (B)	Kalex	19	+6 Runden	1.37,390 min	-
	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta	12	+13 Runden	1.37,201 min	-
	Pedro Acosta (E)	Kalex	10	+15 Runden	1.36,318 min	-
	Gabriel Rodrigo (RA)	Kalex	9	+16 Runden	1.37,494 min	-
	Alonso López (E)	Boscoscuro	6	+19 Runden	1.37,035 min	-
	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	1	+24 Runden	1.44,290 min	-
	Tony Arbolino (I)	Kalex	1	+24 Runden	1.44,514 min	-
	Niccolò Antonelli (I)	Kalex	0	+25 Runden	-	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Vietti	108
2.	Ogura	92
3.	Canet	89
4.	Arbolino	70
5.	Fernández	69
6.	Roberts	66
7.	Chantra	61
8.	Schrötter	57
9.	Navarro	52
10.	Bendsneyder	36
11.	Lowes	35

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	150
2.	Boscoscuro	20
3.	MV Agusta	5

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Idemitsu Honda Team Asia	153
2.	Flexbox HP40	141
3.	Mooney VR46 Racing Team	108
6.	Liqui Moly IntactGP	88

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Acosta	1.35,803 min
2.	Dixon	1.35,921 min
3.	Fernández	1.35,963 min
4.	Lowes	1.36,071 min
5.	Arenas	1.36,088 min
6.	López	1.36,269 min
7.	Canet	1.36,303 min
8.	Ogura	1.36,309 min
9.	Bendsneyder	1.36,341 min
10.	Arbolino	1.36,351 min
11.	Chantra	1.36,461 min
12.	Navarro	1.36,472 min
13.	Schrötter	1.36,502 min
14.	Ramirez	1.36,743 min
15.	Dalla Porta	1.36,962 min
16.	Manzi	1.36,979 min
17.	Beaubier	1.37,037 min
18.	Aldeguer	1.37,098 min
19.	Vietti	1.36,310 min
20.	Rodrigo	1.36,434 min
21.	Corsi	1.36,478 min
22.	Baltus	1.36,528 min
23.	Salac	1.36,599 min
24.	Gonzalez	1.36,623 min
25.	Roberts	1.36,766 min
26.	Van den Goorbergh	1.37,031 min
27.	Alcoba	1.37,105 min
28.	Antonelli	1.37,422 min

Moto3

Masiá reiht sich mit weiterem Sieg



Killerinstinkt wieder da: Jaume Masiá (#5) überrumpelte Ayumu Sasaki (#71) zwei Kurven vor dem Ziel und gewann

MOTOGP

Mit einem sauberen Manöver setzte sich Jaume Masiá zwei Kurven vor dem Ziel vor Ayumu Sasaki an die Spitze. Dennis Foggia konnte im Schlussspurt wieder nicht mithalten, Masiá ist nun mit ihm punktauf.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Immer auf die Kleinen: Nach der Wettervorhersage sollte der Regen erst am Nachmittag kommen, doch gleich nachdem die Moto3 gestartet wurde, begann es auch zu tröpfeln. In der Zielkurve gab es eine große Havarie: Beide GasGas-Piloten und Ayumu Sasaki stürzten, für Dennis Foggia, der zwei Wochen zuvor in Jerez punktelos blieb, schien die Chance auf ein ordentliches Punktepolster gekommen zu sein. Doch dann wurde der Regen heftiger

Moto3

Tatay wird Sechster, Artigas stürzt

Gemischte Gefühle beim Prüstel-CF-Moto-Team: Während Carlos Tatay Sechster wurde, ging Xavier Artigas leer aus.

Carlos Tatay zeigte sich in Le Mans von seiner kämpferischen Seite. Nach dem Restart drängte er gleich in die Spitzengruppe, zeigte unheimlich mutige Überholmanöver und auch sonst keine Scheu vor großen Namen. Er war bis zum Schluss in der Spitzengruppe und wurde schließlich als Sechster abgewunken. „Es war ein wirklich positives Wochenende“, konstatierte der 19-jährige Spanier. „Wir haben an vielen Dingen gearbeitet und ich fühlte mich auf der CF-Moto immer besser. Das Rennen hätte aber besser laufen können. Ich musste viel über die Bremse machen, das hat das Rennen noch mal erschwert.“

Auch Artigas konnte sich zunächst nach vorn kämpfen und sich an den Führungspulk anheften. Er war in den Top 10 unterwegs, bis er drei Runden vor Schluss in Kurve 7 stürzte. „Wenn ich das Rennen auch nicht beenden konnte, mir geht es gut. Wichtig ist, dass ich weiß, woran ich arbeiten muss, um für Mugello besser zu sein. Dann kann ich wieder angreifen“, so Artigas. ■



LEKL

Carlos Tatay (#99) vor Izan Guevara

Moto3

John McPhee ist

Doppelte Freude beim Husqvarna-Team von Peter Öttl: Während Ayumu Sasaki um den Sieg mitkämpfte, kam John McPhee aus dem Krankenstand zurück und fuhr als Zwölfter auch gleich in die Punkte.

Es war eine lange Zwangspause. Erstmals seit dem Saisonauftakt in Katar, wo er sich drei Rückenwirbel angebrochen hatte, war John McPhee wieder mit dabei. Der 27-jährige Schotte kam bei seiner Rückkehr aber überraschend gut zurecht und schloss gleich den ersten Trainingstag als Elfter ab, gleich hinter seinem Teamkollegen Ayumu Sasaki. Auch im dritten freien Training war McPhee Zwölfter, so hatte er sich gleich für Q2 qualifiziert, wo er den 17. Startplatz herausfuhr. Während sein Teamkollege gestürzt war und die Mechaniker emsig damit beschäftigt waren, die ramponierte Husqvarna wieder startklar zu machen, fokussierte der routinierte Schotte auf den Neustart – und konnte gleich in der ersten Runde drei Plätze gutmachen. Drei Runden vor Schluss lag er bereits in den Top 10. Doch dann ließen seine Kräfte etwas nach, aber trotzdem überquerte er die Ziellinie mit nur etwas mehr als drei Sekunden Rückstand als Zwölfter.

„Das war ein erfolgreicher Tag“, freute sich McPhee. „Als Fahrer kann man mit Platz 12 nicht immer zufrieden sein, aber heute bin ich es, weil wir nach der langen Pause nur drei Sekunden vom Sieg entfernt waren. Das Motorrad hat wirklich gut funktioniert, aber was mich zurückgehalten hat, war meine körperliche Verfassung. In den ersten zehn Runden fühlte ich mich großartig, aber in den letzten fünf

in Titelkampf ein

und das Rennen mit der roten Flagge abgebrochen. Weil noch keine drei Runden gefahren waren, galt die Startaufstellung aus dem Qualifying, und alle schafften es, die leichten Motorräder binnen fünf Minuten an die Box zu bringen.

Das Rennen wurde auf 14 Runden verkürzt. Weil der Regen aber ganz aufgehört hatte und die Sonne rauskam, starteten alle wieder mit Slicks. Dennis Foggia versuchte nun seine Taktik, die er nach seiner Pole-Position bekannt gegeben hatte, wahr zu machen und gleich einen Abstand zwischen sich und seine Verfolger zu setzen. Doch selbst als ihn sein Teamkollege Tatsuki Suzuki von hinten abzuschirmen versuchte, gelang es dem Italiener nicht. So blieb ihm nichts anderes übrig, als im Führungspulk mitzukämpfen. Die letzte Runde ging er auch als Führender, doch dann ereilte ihn das Schicksal der Führenden in den letzten vier Rennen: Er wurde vor dem Ziel aufgeschnupft. Ayumu Sasaki, Izan Guevara und Jaume Masiá gingen an ihm vorbei, und er fand keine Stelle zum Gegenangriff. In der Garage Bleu setzte sich Sasaki an die Spitze, und er sah schon wie der Sieger aus, doch dann drückte sich Jaume Masiá meisterlich am Eingang der letzten Doppel-Rechts innen rein und schnappte dem Japaner abermals den Sieg weg.

„Ganz ehrlich weiß ich nicht, wie ich es genau gemacht habe“, freute sich Masiá diebisch. „Ich habe mich einfach unheimlich wohl auf meinem Motorrad gefühlt, das mir das Team hingestellt hat. Es war nicht leicht, das Rennen nach dem Neustart zu managen, aber jetzt bin ich auch im Titelkampf wieder da.“

Ayumu Sasaki haderte mit dem Schicksal. „Ich war so nah am Sieg dran, da ist ein zweiter Platz bereits eine Enttäuschung. Aber nachdem ich im ersten Rennen gestürzt war und mein Motorrad erst wieder repariert werden musste, sollte ich zufrieden sein.“ ■

wieder gesund


MAX RACING TEAM

John McPhee (#17): Nach zwei Monaten Pause gleich wieder in den Punkten

hatte ich Probleme, die richtigen Bewegungen auf dem Motorrad auszuführen. Für das Comeback haben wir unser Ziel mit einigen WM-Punkten erreicht. Darauf können wir aufbauen und in Mugello hoffentlich den nächsten Schritt machen. Dann wird auch meine Fitness auf einem höheren Level sein.“

Dass die Techniker das Motorrad von Ayumu Sasaki in der kurzen Rennpause so gut wieder reparieren konnten, dass der Japaner bis zum Schluss um den Sieg kämpfte und sein bisher bestes Resultat herausfuhr, brachte ihnen von Max Biaggi und Peter Öttl höchstes Lob ein. „Sie haben sich an diesem Wochenende wirklich als die besten ihres Fachs erwiesen“, konnte Öttl seine Freude nicht verbergen. ■ IP

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Le Mans (F) – 15. Mai 2022 7. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 58,590 km über 14 Runden à 4,185 km. 29 Fahrer gestartet, 27 gewertet. Wetter/Piste: abtrocknend, Luft 21 Grad, Asphalt 23 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Jaume Masiá (E)	KTM	14	24.04,119 min	1.42,203 min	25
2.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	14	+0,150 s	1.42,264 min	20
3.	Izan Guevara (E)	GasGas	14	+0,220 s	1.42,081 min	16
4.	Dennis Foggia (I)	Honda	14	+0,322 s	1.42,260 min	13
5.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	14	+0,529 s	1.42,329 min	11
6.	Carlos Tatay (E)	CFMoto	14	+1,594 s	1.42,413 min	10
7.	Sergio Garcia (E)	GasGas	14	+2,007 s	1.42,432 min	9
8.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	14	+2,275 s	1.42,314 min	8
9.	Deniz Öncü (TR)	KTM	14	+2,502 s	1.42,379 min	7
10.	Andrea Migno (I)	Honda	14	+2,917 s	1.42,426 min	6
11.	Daniel Holgado (E)	KTM	14	+3,025 s	1.42,367 min	5
12.	John McPhee (GB)	Husqvarna	14	+3,193 s	1.42,423 min	4
13.	Riccardo Rossi (I)	Honda	14	+3,330 s	1.42,511 min	3
14.	Diogo Moreira (BR)	KTM	14	+7,993 s	1.42,800 min	2
15.	Kaito Toba (J)	KTM	14	+9,891 s	1.42,831 min	1
16.	Elia Bartolini (RSM)	KTM	14	+10,134 s	1.42,891 min	-
17.	Stefano Nepa (I)	KTM	14	+10,444 s	1.42,893 min	-
18.	Ivan Ortola (E)	KTM	14	+10,530 s	1.42,925 min	-
19.	Matteo Bertelle (I)	KTM	14	+10,812 s	1.42,431 min	-
20.	Adrian Fernández (E)	KTM	14	+12,382 s	1.42,876 min	-
21.	José Rueda (E)	Honda	14	+12,435 s	1.43,078 min	-
22.	Mario Aji (RI)	Honda	14	+12,552 s	1.43,083 min	-
23.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	14	+12,697 s	1.43,075 min	-
24.	Gerard Riu Male (E)	KTM	14	+17,016 s	1.43,321 min	-
25.	Taiyo Furusato (J)	Honda	14	+26,961 s	1.43,738 min	-
26.	Joshua Whatley (GB)	Honda	14	+27,278 s	1.43,947 min	-
27.	Ana Carrasco (E)	KTM	14	+27,278 s	1.44,407 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Garcia	112
2.	Masiá	95
3.	Foggia	95
4.	Guevara	89
5.	Sasaki	75
6.	Öncü	70
7.	Migno	58
8.	Tatay	52
9.	Suzuki	38
10.	Toba	37

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	GasGas	140
2.	KTM	123
3.	Honda	116
4.	Husqvarna	86
5.	CFMoto	71

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	GasGas Aspar Team	201
2.	Leopard Racing	133
3.	Red Bull KTM Ajo	123
4.	Sterilgarda Max Racing Team	90
5.	CFMoto PrüstelGP	89
6.	Red Bull KTM Tech3	77
7.	MT Helmets - MSI	66

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Foggia	1.41,621 min
2.	Suzuki	1.41,772 min
3.	Masiá	1.41,778 min
4.	Moreira	1.41,879 min
5.	Tatay	1.41,961 min
6.	Migno	1.41,989 min
7.	Garcia	1.41,999 min
8.	Guevara	1.42,024 min
9.	Rossi	1.42,026 min
10.	Öncü	1.42,046 min
11.	Kelso	1.42,099 min
12.	Sasaki	1.42,252 min
13.	Yamanaka	1.42,276 min
14.	Holgado	1.42,439 min
15.	Artigas	1.42,479 min
16.	Fellon	1.42,533 min
17.	McPhee	1.42,581 min
18.	Bertelle	1.42,657 min
19.	Bartolini	1.42,712 min
20.	Ogden	1.42,821 min
21.	Fernández	1.42,851 min
22.	Nepa	1.42,874 min
23.	Toba	1.42,919 min
24.	Rueda	1.43,173 min
25.	Ortolá	1.43,323 min
26.	Furusato	1.43,512 min
27.	Riu Male	1.43,537 min
28.	Aji	1.43,707 min
29.	Whatley	1.44,689 min
30.	Carrasco	1.44,763 min


Dominique Aegerter (#77) konnte im zweiten Rennen gewinnen

MOTOGP

Aegerter Spitze

Dominique Aegerter ist auf dem Weg zu seinem lang gehegten Traum: Nach dem Sieg im zweiten Rennen von Le Mans hat er die Tabellenspitze übernommen und führt jetzt zwei Weltserien an.

Von: **Imre Paulovits**

Dominique Aegerter kam gut gelaunt und voller Zuversicht nach Le Mans. „Mittlerweile kann ich mich gut zwischen dem Supersport-Motorrad und der MotoE umgewöhnen, und wir haben mit dem Team auch weiter an der Abstimmung gearbeitet, sodass ich mich etwas leichter tue“, freute er sich. „Trotzdem habe ich mich am Freitag erst schwergetan, aber bis zum Qualifying ging es dann richtig gut.“ Der Schweizer Intact-Pilot verpasste die Pole-Position gerade um eine Tausendstelsekunde (!) gegen Mattia Casadei. Der 22-jährige Italiener, der deutlich leichter ist als Aegerter, kam auch gut vom Start weg, während Aegerter in der ersten Runde zunächst zurückfiel. „Wir müssen jetzt analysieren, woran das gelegen hat“, verriet Aegerter. „Meine Starts sind normalerweise sehr gut. Sicherlich haben einige Fahrer einige Kilos weniger als ich, aber das war es nicht alleine. Ich hatte zunächst kein richtiges Vertrauen zum Hinterreifen, nach drei Runden war es aber da, und ich habe dann gut aufgeholt.“ In der letzten Runde konnte er Hikari Okubo überholen, dann stürzte in der letzten Kurve Kevin Zannoni, der noch einen Angriff auf den führenden Casadei versuchte, und Aegerter wurde Zweiter: „Man hat eben nur acht Runden, und davon hatte ich nur fünf, wo ich meinen Rhythmus fand. Dafür war dieser zweite Platz richtig gut.“

Im zweiten Rennen konnte Aegerter beim Start mit Casadei und Zannoni zwar wieder nicht mithalten, seine Aufholjagd begann diesmal aber deutlich früher. Als er sich auf den zweiten Platz vorgearbeitet hatte, war Casadei zwar bereits um mehr als eine Sekunde enteilt, doch der Schweizer holte ihn ein, schaute ihn sich genau an und bremste ihn zu Beginn der letzten Runde vor der ersten Schikane aus. Von da an versuchte Casadei zwar alles, aber Aegerter fuhr fehlerfrei, machte alle Lücken zu und gewann sein erstes MotoE-Rennen in diesem Jahr: „Als ich Casadei eingeholt hatte, habe ich gesehen, dass die Gruppe 1,2 Sekunden hinter mir war, so habe ich ihn mir für die letzte Runde vorgelegt, und das Manöver hat genauso geklappt, wie ich es mir gedacht hatte. Ich freue mich riesig über den Sieg und darüber, dass ich nun die Führung in beiden Serien, in denen ich fahre, innehabe.“

Helden und Haudegen

Vorjahres-Meister Jordi Torres stürzte im ersten Rennen in der ersten Schikane und brach sich links das Wadenbein. Er konnte zwar nicht fahren, aber der gesellige Spanier kam trotzdem am Sonntag zum Rennen, um bei seinem Team dabei zu sein und um seinem Teamkollegen Casadei den Schirm zu halten. Niccolò Canepa vertrat bei RNF den verletzten Bradley Smith, und der 33-jährige Italiener hatte gleich einen flotten Spruch, als er ankam: „Ich bin zwar ein Jahr älter, aber auch schneller geworden.“ Und bewies es im zweiten Rennen, wo er vom achten Startplatz aufs Podest fuhr! ■

ERGEBNIS 1. RENNEN

Le Mans (F): 14. Mai 2022

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Mattia Casadei (I)	13.54,984 min
2.	Dominique Aegerter (CH)	+0,826 s
3.	Hikari Okuba (J)	+1,223 s
4.	Niccolò Canepa (I)	+1,701 s
5.	Héctor Garzó (E)	+5,754 s
6.	Miquel Pons (E)	+6,389 s
7.	Eric Granado (BR)	+6,918 s
8.	Niccolò Canepa (I)	+7,108 s
9.	Andrea Mantovani (I)	+8,584 s
10.	Alex Escrig (E)	+8,713 s

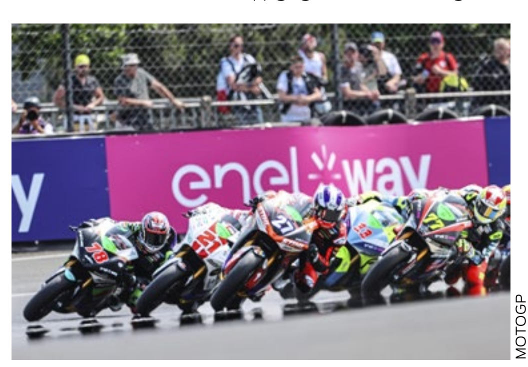
ERGEBNIS 2. RENNEN

Le Mans (F): 15. Mai 2022

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	13.56,252 min
2.	Mattia Casadei (I)	+0,567 s
3.	Niccolò Canepa (I)	+1,688 s
4.	Kevin Zannoni (I)	+1,696 s
5.	Eric Granado (BR)	+1,831 s
6.	Hikari Okuba (J)	+2,181 s
7.	Matteo Ferrari (I)	+2,297 s
8.	Héctor Garzó (E)	+2,966 s
9.	Marc Alcoba (E)	+3,961 s
10.	Miquel Pons (E)	+4,210 s

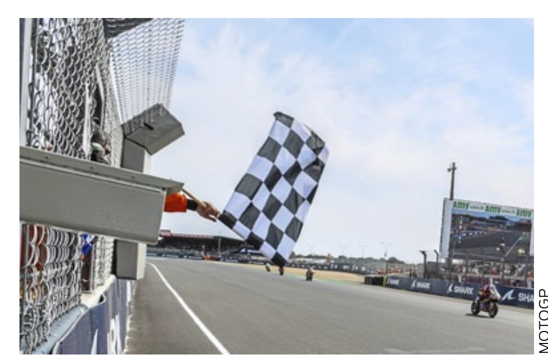
CUP-STAND

1.	Aegerter	78 Punkte
2.	Granado	70
3.	Casadei	61
4.	Ferrari	48
5.	Okubo	47
6.	Pons	44
7.	Canepa	36
8.	Garzó	32
9.	Escrig	27
16.	Tulovic	10



MOTOGP

Erstes Rennen: Casadei (#27) führt das Chaos


MOTOGP

Ende gut, alles gut: Casadei bringt den Sieg ins Ziel



WOBSTER

Aegerter: Wer zuletzt lacht, lacht am besten

NorthWest 200

Seeley und Irwin siegen

Alastair Seeley gewann bei der NorthWest 200 einen Supersport-Lauf und beide Superstock-Rennen. Glenn Irwin gewann beide Superbike-Rennen, das zweite mit Beigeschmack.

Von: **Toni Börner**

Der zweite Superbike-Lauf am Samstagabend geriet zu einem Desaster für alle Piloten, die Dunlop fuhren. „Dunlop Tyres hat einen Produktionsfehler in einer Reihe von Superbike-Spec-Slick-Reifen festgestellt und zieht daher alle Piloten zurück, die auf diese Produkte setzen", hieß es in einem Statement von Veranstalter und Reifenhersteller. Und damit fehlten – unter anderen – Michael Dunlop, Michael Rutter, Dean Harrison, Peter Hickman, Brian McCormack und Sam West.

Den Triumph von Glenn Irwin auf der Werks-Honda schmälert dies aber dennoch nicht, denn bereits am Vormittag war er siegreich und entschied damit beide Rennen für sich. Besonders im ersten Rennen ging es im Kampf mit Davey Todd extrem eng zu: Die beiden trennten im Ziel nur 0,253 Sekunden. Rennen zwei gewann Irwin um 2,5 Sekunden vor Richard Cooper. Dritter wurde Josh Brookes.

Irwin hat damit die letzten sechs Superbike-Rennen der NW200 in Folge gewonnen. „Wir sind alle komplett am Limit, das waren die schnellsten Superbike-Rennen aller Zeiten hier", resümierte er.

Irwin, Todd, Cooper, Harrison und am auch Peter Hickman blieben alle unter dem zuvor bestehenden Rundenrekord. Mit seinen drei Siegen hält Alastair Seeley jetzt bei 27 Rennsiegen den Rekord und ist damit absoluter Spitzenreiter.

Der Schweizer Lukas Maurer fuhr im zweiten Superbike-Rennen zu einem starken zehnten Rang, direkt vor dem Österreicher Julian Trummer. ■



BÖRNER

Glenn Irwin (#1): Zwei Rennsiege und Rundenrekord

IDM Superbike

Testen statt Titelkampf

Für das Wilbers-BMW-Team war der IDM-Auftakt auf dem Lausitzring vor einer Woche eine Katastrophe. Statt um den Titel zu fighten, fiel Florian Alt zweimal aus.

Von: **Anke Wieczorek**

Für den 26-jährigen BMW M 1000-RR-Fahrer und das Team sind die Titelträume damit schon zum Saisonbeginn ins Wanken geraten. Doch es gibt einen neuen Plan. Das Wilbers-BMW-Team wird sich jetzt nicht mehr auf den Gewinn der Meisterschaft fokussieren, „sondern wir konzentrieren uns auf die Weiterentwicklung unserer Vorderradgabel. Da sind wir noch lange nicht am Ende", Benny Wilbers. Der Wille, in den IDM-Rennen zu siegen, ist trotz des Saisonbeginns mit null Punkten bei Alt ungebrochen: „Markus Reiterberger, der jetzt die vollen 50 Punkte hat, hat als alleiniger Titelfavorit aber auch deutlich mehr Druck als ich."

Am Wochenende testete das komplette Team das Motorrad beim Thüringer Motorrad Pokal in der Klasse Superbike Open auf dem Schleizer Dreieck. Nicht nur Alt, sondern auch weitere IDM Superbiker nutzten die seltene Chance, auf der Naturrennstrecke einige Runden zu drehen. Alt gewann das zweite der beiden ausgetragenen Rennen vor Julian Puffe und Toni Finsterbusch. ■



EISELE

Florian Alt: „Markus Reiterberger steht unter viel mehr Druck als ich"

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Isaac Viñales kehrt in die Superbike-WM zurück. Der 28-jährige Spanier, Cousin von MotoGP-Pilot Maverick Viñales, wird die Kawasaki des Pedercini-Teams übernehmen, das ursprünglich für Loris Cresson vorgesehen war, von dem sich das Team aber vor dem Rennen in Assen trennte und kurzfristig Leon Haslam fahren ließ. Auch Viñales ist erst einmal nur für das Rennwochenende in Estoril vorgesehen, wo er letztes Jahr 15. im zweiten Rennen wurde.

NORTHERN TALENT CUP

Beim Auftakt des Northern Talent Cup in Le Mans sahen die Fans in beiden Rennen einen ungarischen Sieger. Das erste Rennen gewann Rossi Moor, das zweite sein Landsmann Kevin Farkas. Luca Göttlicher wurde im ersten Rennen als bester Deutscher Siebter, Dustin Schneider Neunter, obwohl er eine Long-Lap-Penalty abbüßen musste. Rocco Caspar Sessler wurde bei seinem Northern-Talent-Cup-Debüt Zehnter. Das zweite Rennen gewann Farkas 0,105 Sekunden vor Moor. Dustin Schneider hatte zeitweilig sogar die Führung inne und wurde schließlich Vierter. Luca Göttlicher wurde 12., Julius Coenen 14.

IDM SUPERSPORT 300

HRE, das Hungarian Racing Engineering Team, holte mit Stammfahrer Máté Számadó auf dem Lausitzring in der IDM Supersport 300 fünf Meisterschaftspunkte. Teamleiter Károly Lévay erzählt: „Das Besondere an unserer Truppe aber ist, dass sie sich nicht nur aufs Rennfahren konzentriert, sondern auch auf die Ausbildung von Mechanikern und Studenten von Universität in Györ. Letztere lassen wir hautnah erleben, wie es an der Rennstrecke wirklich ist. Dazu gehört die Arbeit der Mechaniker von A bis Z, aber auch das Teamgefühl und die Organisation."



MXGP-Start: links Vlaanderen (#10) neben Jonass (#41), Prado (#61), Jacobi (#2)

ACEVEDO

Ein neuer GP-Sieger

Der achte Lauf zur Motocross-WM führte den Tross auf die Mittelmeerinsel Sardinien, wo der 1750 Meter lange Sandkurs Crossodromo Comunale „Le Dune“ in Riola Sardo im Osten der Insel beheimatet ist.

Von: **Frank Quatember**

Bei sonnigen 26 Grad ließ Calvin Vlaanderen (Gebben van Venrooy Racing Yamaha) bereits am Samstag mit seiner ersten Pole-Position im Qualifikationsrennen der MXGP-Klasse durchblicken, dass mit ihm an diesem Wochenende zu rechnen ist. Überhaupt zeigte der gebürtige Südafrikaner eine recht positive Entwicklung in den letzten Rennen. Auch der GasGas-Pilot Jorge Prado, der nach einem Sturz im Training vor dem Maggiora-GP mit einer ausgekugelten Schulter pausieren musste, konnte wieder ins Renngeschehen eingreifen und sorgte am Ende der Qualifikation gleich für einen Schreckensmoment. Vor einer Kurve verlor der Spanier die Kontrolle über seine Maschine und stürzte. Der nachfolgende Maxime Renaux konnte nicht mehr ausweichen, krachte in das Motorrad von Prado und stürzte ebenfalls. Beide blieben zum Glück ohne Verletzungen.

In Lauf 1 am Sonntag gewann der Slowene Tim Gajser den Holeshot und führte das Feld somit in die erste Runde. Der mittlerweile hoch gehandelte Maxime Renaux stürzte auf Platz 2 liegend bereits in der zweiten Kurve und musste das Feld von hinten aufrollen. Dies gelang dem jungen Franzosen auch wahrlich und so konnte er von der 20. Position bis auf Rang 6 vorfahren. Nutznießer von Renaux’ Sturz war Jorge Prado und somit auch Gajsers härtester Verfolger.

Der unter den Top Ten rangierende Calvin Vlaanderen trat derweil die Flucht nach vorne an und fuhr sein bislang bestes Rennen. Der Yamaha-Pilot machte Platz um Platz gut. Von Rang 7 kommend schaffte der Südafrikaner das Kunststück, zwei Runden vor Schluss auf den Honda-Werkspiloten und Tabellenführer Tim Gajser aufzuschließen und ihn unter Druck zu setzen.

> „Mir fehlen die Worte. Das ist es, wovon ich als Junge schon geträumt habe.“
>
> Calvin Vlaanderen, GP-Sieger

Angriff auf Gajser

In Runde 16 setzte Vlaanderen zum Angriff an und überholte den WM-Leader. Dem nicht genug, gewann Vlaanderen mit knapp sechs Sekunden Vorsprung in der großen Klasse. Jeremy Seewer schloss mit Platz 4 hinter Gajser und Prado diesen ersten Lauf ab. MXGP-Neuzugang Mattia Guadagnini (Red Bull GasGas Factory Racing) belegte Rang 11 und sicherte sich damit erste Punkte in seiner Klasse. „Ich hatte heute keinen Druck und wäre ich nicht gestürzt, hätte ich vermutlich Platz 8 oder 7 nach Hause fahren können“, so der Italiener.

Henry Jacobi (JM Honda Racing), der gut ins Rennen gestartet war, wurde als Fünfter nach der ersten Runde gewertet. Leider fiel Jacobi sukzessive weiter nach hinten und endete auf Platz 13.

Kranker Coldenhoff zurück

Im zweiten Umlauf führte das Leichtgewicht Jorge Prado das Rennen bis etwa zur Mitte an. Und wieder war es der entfesselnd fahrende Wahl-Niederländer Calvin Vlaanderen, der sich abermals an die Spitze setzen konnte und dem Feld davonfuhr.

„Mir fehlen die Worte, ich kann es nicht beschreiben. Das ist es, wovon ich als Junge schon geträumt habe“, gab der Overall-Winner im anschließenden Interview unter Tränen zu.

Überhaupt war es für Yamaha ein erfolgreiches Wochenende. So gab Glenn Coldenhoff zum Besten, dass er glücklich sei, wieder ins Rennen zurückgefunden zu haben und hier als Dritter auf dem Podium zu stehen, da er vor

Maggiora erkrankt war. Tim Gajser, der nicht ins Rennen fand, stürzte zu allem Übel, rangierte nach zwei Dritteln des Rennens nur noch auf Position 12 und fand ungewöhnlicherweise nicht mehr den Anschuss zur Spitze.

Ob es ein weiterer gewiefter Schachzug von Team-Chef Claudio De Carli war, den siebtplatzierten Mattia Guadagnini (Red Bull GasGas Factory Racing) aus der MX2 in die große Klasse zu überführen, bleibt abzuwarten. Mit Gesamtrang 8 sieht es jedenfalls hier in Riola Sardo vielversprechend aus.

In der MX2-Klasse konnte Jago Geerts (Monster Energy Yamaha Factory MX2 Team) am Samstag in der Qualifikation seine fünfte Pole-Position einfahren und sein Bike am Sonntag als Erster an das Startgatter stellen.

So dominierte der Belgier auch das erste Rennen. Zwar machte der Franzose Tom Vialle (Red Bull KTM Factory Racing) mächtig Druck auf Geerts, der es am Ende aber verstand, sich den KTM-Piloten vom Hals zu halten, und somit den ersten Umlauf gewann.

Simon Längenfelder war gut ins Rennen gestartet und konnte sich lange auf Platz 4 halten, jedoch musste sich der GasGas-Fahrer am Ende leider doch mit dem sechsten Rang zufriedengeben.

Im zweiten Rennen machte Tom Vialle sofort Druck auf den Holeshot-Winner Thibault Benistant vom Monster Energy Yamaha Factory MX2-Team und übernahm die Führung schon nach wenigen Kurven in der ersten Runde. Es dauerte nicht lang und es entstand wieder das alte Duell Vialle vs. Geerts.

Kay de Wolf: Fahrradunfall

Dass die beiden sich nichts schenken, kennt man aus etlichen Rennen und so wurde auch hier um jeden Punkt mit dem Messer zwischen den Zähnen gekämpft. Absolut sehenswert und an Spannung kaum zu überbieten.

Am Ende gewann Tom Vialle diesen zweiten Lauf mit einem wirklich knappen Vorsprung von drei Zehntelsekunden auf den Belgier Jago Geerts und sicherte sich damit den Gesamtsieg. Gesamtdritter wurde der Franzose Thibault Benistant.

Das Rennen fand ohne den Niederländer Kay de Wolf (Nestaan Husqvarna) statt: Beim Konditionstraining mit dem Rennrad unter der Woche kollidierte De Wolf unverschuldet mit einem Auto. Das Resultat: Mittelhandbruch. ■



YAMAHA

Traum seiner Kindheit: Calvin Vlaanderen (Yamaha) GP-Sieger



KTM

Aufholjagd: Tom Vialle (KTM) siegt im sardischen Sand

MOTOCROSS-GP SARDINIEN/MXGP

Riola Sardo (I): 15. Mai 2022, 8. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 26 Grad. **1. Lauf:** 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet, 18 Runden à 1,750 km (= 31,500 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	18	35.24,028 min = 53,389 km/h
2.	Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 6,989 s
3.	Jorge Prado (E)	KTM	18	+ 11,426 s
4.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 16,782 s
5.	Brian Bogers (NL)	Husqvarna	18	+ 23,969 s
6.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 28,515 s
7.	Brent Van Doninck (B)	Yamaha	18	+ 30,825 s
8.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	18	+ 34,304 s
9.	Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	18	+ 40,083 s
13.	Henry Jacobi (D)	Honda	18	+ 51,155 s

Riola Sardo (I): 15. Mai 2022, 8. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 26 Grad. **2. Lauf:** 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet, 18 Runden à 1,730 km (= 31,140 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	18	35.06,004 min = 53,846 km/h
2.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	18	+ 16,425 s
3.	Jorge Prado (E)	KTM	18	+ 23,517 s
4.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 25,665 s
5.	Brian Bogers (NL)	Husqvarna	18	+ 26,262 s
6.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 29,680 s
7.	Rubén Fernández (E)	Honda	18	+ 46,106 s
8.	Mattia Guadagnini (I)	GasGas	18	+ 50,016 s
19.	Henry Jacobi* (D)	Honda	17	+ 1 Runde

*** 5 Positionen zurückversetzt**

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	367 Punkte
2.	Maxime Renaux	288
3.	Jeremy Seewer	264
4.	Jorge Prado	260
5.	Glenn Coldenhoff	234
6.	Rubén Fernández	213
7.	Brian Bogers	205
15.	Henry Jacobi	103
20.	Tom Koch (D)	41

1.	Honda	372 Punkte
2.	Yamaha	343
3.	GasGas	282

MOTOCROSS-GP SARDINIEN /MX2

Riola Sardo (I): 15. Mai 2022, 8. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 26 Grad. **1. Lauf:** 21 Fahrer gestartet, 21 gewertet, 18 Runden à 1,750 km (= 31,500 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	34.49,103 min = 54,282 km/h
2.	Tom Vialle (F)	KTM	18	+ 8,862 s
3.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	+ 40,731 s
4.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	18	+ 47,756 s
5.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	18	+ 51,807 s
6.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 58,997 s
7.	Andrea Adamo (I)	GasGas	18	+ 59,835 s
8.	Hakon Fredriksen (N)	Honda	18	+ 1.00,899 min
9.	Isak Gifting (S)	KTM	18	+ 1.19,140 min
11.	Kevin Brumann CH)	Yamaha	18	+ 1.42,331 min

Riola Sardo (I): 15. Mai 2022, 8. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 26 Grad. **2. Lauf:** 21 Fahrer gestartet, 21 gewertet, 18 Runden à 1,750 km (= 31,500 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	18	34.48,049 min = 54,309 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 0,339 s
3.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	+ 40,766 s
4.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	18	+ 40,766 s
5.	Isak Gifting (S)	KTM	18	+ 56,241 s
6.	Andrea Adamo (I)	GasGas	18	+ 1.12,474 min
7.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 1.13,150 min
8.	Liam Everts (B)	KTM	18	+ 1.44,287 min
9.	Bastian B. Damm (DK)	KTM	18	+ 1.49,439 min
10.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	18	+ 1.19,245 min

WM-STAND MX2

1.	Jago Geerts	338 Punkte
2.	Tom Vialle	332
3.	Simon Längenfelder	245
4.	Mikkel Haarup	239
5.	Kevin Horgmo	233
6.	Kay de Wolf (NL)	211
7.	Andrea Adamo	198
14.	Jeremy Sydow	88
17.	Kevin Brumann	72
35.	Noah Ludwig	7

1.	Yamaha	360 Punkte
2.	KTM	352
3.	GasGas	295



54 000 Zuschauer in Warschau enttäuscht: Kein Pole im Finale

VELDHUIZEN

Polnisches Desaster

Die polnischen Fahrer erlebten bei der sechsten Auflage eines Grand Prix in Warschau ein wahres Desaster. Keiner der hoch dotierten Stars erreichte das Finale. Überraschend gewann der Australier Max Fricke vor 54 000 Zuschauern den zweiten GP seiner Karriere.

Von: **Andreas Fahldiek**

Nach zwei Jahren Pandemie-Pause kehrte der Speedway-Grand-Prix wieder in das PGE Narodowy Stadion zurück. Noch nie konnte in den vorangegangenen fünf GP seit 2015 ein polnischer Fahrer im Nationalstadion gewinnen. Wie schon beim ersten GP vor zwei Wochen in Gorican gewann Bartosz Zmarzlik tags zuvor das Qualifying und wählte erneut die Startnummer 5 für den Samstag. Der 27-Jährige beendete seine fünf Vorläufe zwar als Punktbester, aber mit 12 Zählern längst nicht so souverän wie erwartet.

Bei seinem Start im ersten Halbfinale hatte er einen leichten Aufsteiger, den Max Fricke sofort ausnutzte. Ende der dritten Runde machte Zmarzlik einen kapitalen Fahrfehler und konnte den Lauf nur als undankbarer Dritter beenden. Nicht unschuldig an diesem Fahrfehler war wohl auch der Zustand der von Speedway-Legende Ole Olsen erbauten, 278 Meter kurzen Bahn. Die Charakteristik des Ovals wurde deutlich verändert. Die Geraden wurden je zwei Meter verlängert, damit die Fahrer mehr Speed aufbauen können. Race Director Phil Morris sagte im Vorfeld: „Die Bahn ist in einem sehr guten Zustand. Vielleicht sogar zu perfekt." Am Samstag war der Belag gegenüber dem Qualifying jedoch weitaus gröber und enthielt auch viele kleine Steinchen.

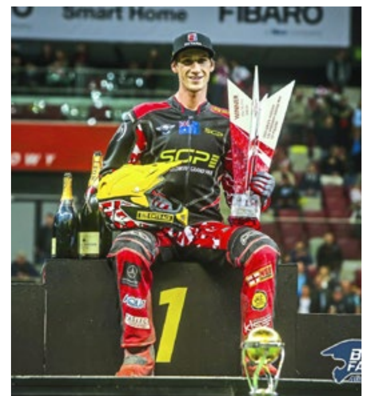
Zwei Dänen im Mittelpunkt

Der Belag ließ nicht wirklich viele Fahrlinien zu. Die gefahrenen Zeiten wurden in den Vorläufen zwar immer schneller, der Zustand des Belags aber schlechter.

Im zweiten Semi strauchelte auch Mitfavorit Maciej Janowski. Erst ein Sieg im letzten Vorlauf sicherte ihm das Weiterkommen. Aber gegen Mikkel Michelsen und Leon Madsen hatte er im zweiten Halbfinale keine Chance. Die beiden Dänen standen danach im Mittelpunkt des alles entscheidenden Finales. Michelsen kam auf der Innenbahn als schnellster aus den Bändern, hatte aber einen leichten Aufsteiger. Fricke nutze das dank überragender Traktion – wie schon im Halbfinale – gnadenlos aus. In der vierten Kurve kam es dann zu einer folgenschweren Berührung von Madsen und Michelsen. Michelsen stürzte und wurde von Schiedsrichter Krister Gardell als Sturzverursacher disqualifiziert. „Ich wollte zurück nach innen, und Leon fuhr gleichzeitig immer noch geradeaus", kommentierte der Europameister.

Der Abend endete für ihn mit Koordinationsproblemen, einer Handverletzung und großen Schmerzen. Er musste aber nicht ins Krankenhaus. Der Rerun ähnelte dem ersten Versuch. Fricke baute schnell enorme Geschwindigkeit auf und gewann. Madsen war mit Platz 2 zufrieden. Er fühlte sich vor dem Rennen nicht 100-prozentig fit: „Es ist schön, dass ich mich etwas besser fühle. Der letzte Monat war mit Grippe und Ähnlichem hart, aber ich komme langsam wieder in Form. Heute Abend war es verrückt, und das ist es bei diesen Indoor-Meetings immer. Ich bin froh, dass ich Zweiter geworden bin und nur zwei Punkte hinter dem Gesamtführenden liege", so der Warschau-Gewinner von 2019.

Fricke glänzte mit seinen Starts und einem optimalen Setup. „Es ist unwirklich, dass ich hier vor so vielen Menschen einen



VELDHUIZEN

Überraschungssieger: Max Fricke

GP gewonnen habe. Ich fühlte mich einfach sehr wohl auf meinen Maschinen. Sobald ich aus den Bändern kam, hatte ich eine Menge Speed", kommentierte der Sieger.

Tai Woffinden blieb erneut blaß. Wie bekannt wurde, wollte er auf von Ashley Holloway getunte Motoren umsteigen und seine fünfjährige Zusammenarbeit mit dem polnischen Tuner Ryszard Kowalski unterbrechen. ■

SPEEDWAY-WM

Warschau (PL), 14. Mai

1.	Max Fricke (AUS)	10+3 Punkte
2.	Leon Madsen (DK)	10+2
3.	Fredrik Lindgren (S)	8+1
4.	Mikkel Michelsen (DK)	8+N
5.	Bartosz Zmarzlik (PL)	12
6.	Maciej Janowski (PL)	10
7.	Tai Woffinden (GB)	9
8.	Pawel Przedpelski (PL)	9
9.	Robert Lambert (GB)	8
10.	Jack Holder (AUS)	7
11.	Jason Doyle (AUS)	6
12.	Patryk Dudek (PL)	6

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 2 von 11 Rennen

1.	Bartosz Zmarzlik	32 Punkte
2.	Leon Madsen	30
3.	Mikkel Michelsen	30
4.	Maciej Janowski	20
5.	Fredrik Lindgren	24
6.	Max Fricke	22
7.	Robert Lambert	18
8.	Anders Thomsen (DK)	15
9.	Jason Doyle	15
10.	Tai Woffinden	14
11.	Matej Zagar (SLO)	11
12.	Pawel Przedpelski	10



Zwei Siege und WM-Führung für Aussie Wil Ruprecht

TM

Aussie-Doppelsieg

Beim zweiten Lauf der Enduro-Weltmeisterschaft im portugiesischen Peso da Régua holte sich der Australier Wil Ruprecht am Samstag seinen ersten Sieg in der Saison 2022. Am zweiten Tag wiederholte der TM-Fahrer seinen Erfolg und übernahm damit auch die GP-Führung.

Von: **Robert Pairan**

Am ersten Tag spielte zunächst ein ganz anderer Fahrer die erste Geige: Der Neuseeländer Hamish MacDonald übernahm die Führung und ging nach drei Sonderprüfungen mit über elf Sekunden Vorsprung in die zweite Runde. Doch im Endurotest verlor er nach einem Sturz nicht nur über eine Minute, sondern verletzte sich so heftig am Knie, dass er den Tag nur noch auf dem siebten Platz beenden konnte. Am zweiten Tag konnte der Kiwi nicht mehr starten.

So holte sich der Australier Wil Ruprecht auf TM den Tagessieg, obwohl der Spanier Josep Garcia in der letzten Runde noch einmal mächtig aufgeholt hatte. Doch dreieinhalb Sekunden Rückstand blieben dem KTM-Fahrer trotzdem.

Am zweiten Tag konnte Ruprecht trotz eines Ausrutschers in der Enduro-Prüfung, der ihn elf Sekunden kostete, vom Start bis ins Ziel die Führung halten. Aber auch Garcia hatte einen Sturz und konnte letztlich nicht ganz heranfahren, sondern beendete seine Aufholjagd mit über sechs Sekunden Rückstand. Aber zumindest diesmal kam Andrea Verona bis auf 18 Sekunden an die beiden Führenden heran und gewann damit die E1-Klasse.

Brad Freeman verletzt

Völlig unter Wert wurde Brad Freeman geschlagen – der amtierende Champion hatte sich am Samstag in der letzten Runde verletzt und schaffte am zweiten Tag mit diesem Handicap nur noch den 23. Platz, wobei er immer besser in Fahrt kam, je länger der Tag dauerte.

Deshalb konnte auch Tagessieger Davide Guarneri die Führung in der E3-Klasse vor dem Titelverteidiger übernehmen.

Der Deutsche Enduro-Meister Edward Hübner belegte am ersten Tag den 14. und am zweiten Tag Platz 11 in der E1-Klasse: „Am zweiten Tag wollte ich einfach nicht so viel riskieren, denn es war extrem steinig, staubig und sehr schnell – man hat an den Ausfällen gesehen, wie gefährlich es war.“

Luca Fischeder belegte Rang 6 in der Junioren-1-Klasse mit Hubraum bis 250 ccm. Am zweiten Tag kam der Sherco-Fahrer mit Platz 3 sogar auf das Podium.

Nicht am Start war Ex-GP-Champion Steve Holcombe: Der Brite hatte nach seinen Verletzungen beim WM-Auftakt in Spanien nach ärztlichem Rat die Notbremse gezogen: „Aus medizinischer Sicht war mir das entschieden angeraten worden – und aus sportlicher Sicht war mir klar, dass ich nicht die Kraft haben würde, um den Sieg mitzufahren. Trotzdem tut es weh, so eine Entscheidung so früh zu Beginn der Saison zu treffen.“ ■

ENDURO-WM

Peso da Régua (P), 14. Mai

1.	Wil Ruprecht (AUS), TM	1:08.14,76 h
2.	Josep Garcia (E), KTM	+3,65 s
3.	Andrea Verona (I), GasGas	+46,32 s
4.	Thomas Oldrati (I), Honda	+1.58,24 min
5.	Brad Freeman (GB), Beta	+1.59,05 min
6.	Nathan Watson (GB), Honda	+2.01,89 m
7.	Ham.MacDonald (NZ), Sherco	+2.42,79 m
8.	Matteo Cavallo (I), TM	+2.43,33 m
9.	Alex Salvini (I), Husqvarna	+2.44,58 m
30.	Eddy Hübner (D), KTM	+7.41,68 m

Peso da Régua (P), 15. Mai

1.	Wil Ruprecht (AUS), TM	56.54,39 min
2.	Josep Garcia (E), KTM	+6,09 s
3.	Andrea Verona (I), GasGas	+24,27 s
4.	Thomas Oldrati (I), Honda	+1.19,49 min
5.	Theophile Espinasse (F), Beta	+1.27,15 min
6.	Alex Salvini (I), Husqvarna	+1.28,37 m
7.	Nathan Watson (GB), Honda	+1.34,72 m
8.	Davide Guarneri (I), Fantic	+1.49,42 m
9.	Mikael Persson (S), Husqvarna	+1.56,14 m
26.	Eddy Hübner (D), KTM	+6.39,37 m

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 14 Tagen

1.	Wil Ruprecht	68 Punkte
2.	Josep Garcia	67
3.	Andrea Verona	67
4.	Thomas Oldrati	67
5.	Nathan Watson	39
6.	Brad Freeman	33
7.	Hamish MacDonald	30
8.	Davide Guarneri	26
9.	Alex Salvini	25
10.	Theophile Espinasse	21

NACHRICHTEN

POLEN SPEEDWAY-TEAM-EUROPAMEISTER

Am Tag nach dem Warschau-GP wurde in Poznan die Speedway-Team-EM mit den vier gesetzten Mannschaften aus Polen, Dänemark, Großbritannien und Schweden ausgetragen. Die Hausherren gewannen überlegen mit 47 Punkten vor den Dänen (28) und den Briten (27). Die Siegfahrer Janusz Kolodziej (15 Punkte), Bartosz Zmarzlik (14) und Patryk Dudek (11) waren besser als die Piloten der anderen Nationen.

LANDSHUT VERLIERT

Die Landshut „Devils“ verloren am Sonntag ihr fünftes Match in der 1. polnischen Speedway-Liga gegen Start Gniezno deutlich mit 38:52. Kai Huckenbeck war mit 16+1 Punkten der alles überragende Fahrer in Gniezno, doch Erik Riss (2+1), Mads Hansen (4) und Dimitri Bergé (10) fuhren zu formschwach gegen die Polen. Der AC Landshut steht nach 5 von 14 Rennen mit 2 Siegen und 3 Niederlagen auf dem vorletzten Tabellenplatz 7 vor Danzig.

MALEK TSCHECHISCHER MEISTER

Martin Malek gewann am Samstag in Marienbad erstmals die offene tschechische Langbahn-Meisterschaft. Der Tscheche bezwang im Finale Jörg Tebbe, Jacob Bukhave (DK), Weltmeister Romano Hummel (NL) und Josef Franc.

CELINA LIEBMANN MIT WM-WILDCARD

Die Speedway-U21-WM, die unter dem neuen SGP-Promoter Discovery als SGP2 betitelt wird, startet im Rahmen des GP Tschechien am 27. Mai in Prag. Zu den zwölf qualifizierten Fahrern nominierte die FIM Timi Salonen (FIN), Benjamin Basso (DK) und Gustav Grahn (S) mit permanenten Wildcards. Die Veranstalter-Wildcard in Prag erhielt Celina Liebmann, die 20-Jährige ist damit die erste Frau überhaupt in einem Speedway-WM-Final-Contest.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



1930 Alfa Romeo 6C 1750 GranSport, mehrfacher MilleMiglia Teilnehmer, Matching No's, Top! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

BMW



M8 wie neu INDIVIDUAL M2021, voll, Garantie 10/2026, orig. nur 981 km, NP 196850€ jetzt 146850€. T. 0152/29362733



2002 BMW Z8, erst 56.748km, Carfax, sehr gepflegter Zustand, € 217.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari



Ferrari Daytona Coupé, originales Interieur in Leder schwarz, Plexiglas. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H



1960 Ferrari 250 GT Pininfarina Coupé, Matching Numbers, nur 353 Stück, 100 Punkte Restaurierung, € 725.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, T. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Arden

Suche original Arden Jaguar Fahrzeuge mit ZF-Getriebe, auch perfekte Japan Importe. englishcars@gmx.de H

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H



Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes



Kaufe jedes G Modell, ab Bj. 2018, unkompliziert und fair. Tel. 0172/4310800



Mercedes-Benz 300 SL Roadster, Baujahr 1957, Matching Numbers, Koffersatz. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, T. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H



1970 Mercedes 280 SE Cabriolet, original Flachkühler, vollrestauriert, Behr Klimaanlage, € 264.800,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, cargold-collection.com H



1953 Mercedes 300 S Cabriolet A, vollrestauriert, einer von 203. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, cargold-collection.com H

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H

Morgan



Plus 8, 1989, 48.200 km!, 2. Hd., H-Kennz., b.r.g./schw., Bestzust., 62.500,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58355

Porsche



911 930, 107700 km, 191 kW (260 PS), weiß, Leder, Klima, SD, NR-Fahrzeug, VB 165.000,- €. 59555 Lippstadt, Tel. 0171-7727676

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58346

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H



997 Coupé, 6-G., sw/sw, APPROVED, 95000 km, EZ 04/2008, u-fr., PZ-SH-gepfl., Leder, 19" Alu, 48.911,-. 0178/8433383



Porsche Cayenne 3,0 D, EZ 04/2011, 158000 km, 2. Hd., AHK, Burm., Voll. sw. Anfr. LSN-Fina@web.de

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H



993 Carrera Cabrio, Bj. 8/1995, 123000 km, 210 kW (286 PS), nachtblau metallic, 2 Besitzer, 6 Zylinder, LHD, Alu, Leder exklusiv, Klima, SHZ, perfekter Zustand; VB 80.000,- €. 96049 Bamberg, Tel. 0170/8118366

mehr: motor-klassik.de Nr. 58367

www.Rennsportshop.com





Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H





www.berlin-tuning.com H

VW



VW Karmann GF Buggy, Baujahr 1970, super Zustand, toll restauriert, Rarität. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, T. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H



Karmann Ghia Typ 14, Bj. 1971,100000 km, 37 kW (50 PS), weiß, VB 22.000,- €, TÜV 10/23, Wertgutachten 2021: 24.000,- €, Zustand 2-. 86854 Amberg, Tel. 0174/3333238

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58368



Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H





Paigo GmbH, Deutschlands schnellste und günstigste Motorsportversicherung. Tel. 0049 5246/9052120, www.paigo.com H





MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 23/22

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



REINHARD

Wir wüssten gerne, was Niki Lauda zum Monaco-Crash von Charles Leclerc mit seinem alten Ferrari 312 B3 gesagt hätte

Gefahr von oben

Zur ETCR in Pau
MSa 22/2022

Ich war beim Pau-GP als Streckenposten im Einsatz. An unserem Posten (Turn 9) war während der ETCR-Sessions eine Kameradrohne im Einsatz. Diese lieferte sicher spektakuläre Aufnahmen, allerdings sehe ich dabei auch ein zusätzliches Gefahrenpotenzial für die an der Strecke agierenden Marshals. Der Operator versicherte zwar, dass keine Gefahr besteht, riet aber dennoch zur Vorsicht vor dem in Augenhöhe rasenden Flugkörper. Es kann doch nicht die Aufgabe der Sportwarte sein, auch noch auf fliegende Drohnen zu achten. Übrigens krachte das Teil am Ende in ein Werbebanner gegenüber unseres Postenplatzes.

Toni Rycer
D-01920 Ralbitz-Rosenthal

Werbung für WEC

Zum WEC-Rennen in Spa
MSa 22/2022

Ich war am Wochenende bei der WEC in Spa. Die Veranstaltung war richtig gut und echter Motorsport zum Anfassen. Das Ganze gab es für nicht mal 50 Euro. Kinder hatten freien Eintritt. Für die Kids gab es auch noch Hüpfburgen und ein Karussell. Auch auf der Strecke wurde erstklassige Werbung für den Motorsport geboten. Mit Preisen wie bei der Formel 1 geht das natürlich nicht. Mit LMDh und Hypercars erwarte ich nächste Saison noch mehr Zuspruch. Ich kann dem ACO und der FIA nur raten, dass die Serie weiter zum Anfassen bleibt. Dann braucht Ihr Euch keine Sorgen um Zuschauer machen.

Sven Kröger
D-33014 Bad Driburg

Emotionslose DTM

Zum DTM-Auftakt in Portimão
MSa 21/2022

Ein Eröffnungsrennen der „weltbesten" Tourenwagenklasse war das? Für mich war es das Emotionsloseste, was ich in den letzten Jahren an Motorsport gesehen habe. Ein Lauf zur Deutschen Bergmeisterschaft ist im Gegensatz dazu ein „Multi-Orgasmus"! Ich empfehle allen richtigen Motorsportfans den steilen Aufstieg. Was da zum Teil geboten wird, ist Racing vom Feinsten!

Günter Spaderna
D-96158 Frensdorf

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

30. Mai 2022: Freies Fahren Bilster Berg (PKW)

15. Juni 2022: Freies Fahren Oschersleben (PKW/Bike)

20. Juni 2022: Freies Fahren Bilster Berg (PKW)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Termine

TV-Programm

Freitag, 20. Mai		
09.30	Formel 3 Barcelona, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.35	Formel 2 Barcelona, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
13.45	Formel 1 Barcelona, 1. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
15.30	Formel 3 Barcelona, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
16.45	Formel 1 Barcelona, 2. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
18.30	Formel 2 Barcelona, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
19.20	W Series Barcelona, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
Samstag, 21. Mai		
07.40	Supercars Winton, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
10.50	Formel 3 Barcelona, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.30	GT Masters Spielberg, 1. Rennen **LIVE**	NITRO
12.45	Formel 1 Barcelona, 3. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
14.10	SBK-WM Estoril, Superpole (Aufz.)	Servus TV
14.30	W Series Barcelona, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
ab 14.30	SBK-WM Estoril, SP (A.) & 1. Rennen **LIVE**	Serv. TV/ ES2
15.30	Formel 1 Barcelona, Qualifying **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
15.55	DTM Lausitzring, 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV
16.00	SSP-WM Estoril, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2
17.00	Formel 1 Barcelona, Qualifying (Aufz.)	SRF info
17.30	Formel 2 Barcelona, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
Sonntag, 22. Mai		
04.45	Supercars Winton, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
07.30	Supercars Winton, 3. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
09.55	Formel 3 Barcelona, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
11.25	Formel 2 Barcelona, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.30	GT Masters Spielberg, 2. Rennen **LIVE**	NITRO
ab 13.30	Formel 1 Barcelona, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky F1*/ORF
ab 14.20	Formel 1 Barcelona, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF 2/SRF info
14.30	SBK-WM Estoril, Vorber. & 2. Rennen **LIVE**	Servus TV
16.00	DTM Lausitzring, 2. Rennen (Aufz.)	Servus TV
17.00	Rallye-WM Portugal, Power Stage (Aufz.)	Servus TV
22.00	IndyCar Series, Indy 500 Pole-Day **LIVE**	Sky Sport F1*
22.00	SSP-WM Estoril, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
23.30	NASCAR, All-Star Rennen Texas **LIVE**	Sport 1+*

Livestream/Internet

Freitag, 20. Mai bis Sonntag, 22. Mai		
––	DTM & Rahmenserien, alle Rennen **LIVE**	servustv.com**
––	ADAC-Serien Spielberg, alle Rennen **LIVE**	sport.de***
je 22.00	Rallye-WM Portugal, Tages-Highlights	redbull.tv
Freitag, 20. Mai		
12.05	DTM Lausitzring, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
15.30	DTM Lausitzring, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
Samstag, 21. Mai		
08.30	Rallye-WM Portugal, WP 10 **LIVE**	servustv.com
09.45	DTM Lausitzring, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
ca. 13.30	TCR Europe Le Castellet, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ab 14.55	IDM Oschersleben, der Samstag **LIVE**	idm.de
15.30	Rallye-WM Portugal, WP 13 **LIVE**	servustv.com
ca. 16.50	GT2-Euroserie Spielberg, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 22. Mai		
07.30	Super GT Autopolis, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
09.00	Rallye-WM Portugal, WP 19 **LIVE**	servustv.com
09.45	DTM Lausitzring, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
ab 10.40	IDM Oschersleben, der Sonntag **LIVE**	idm.de
ca. 11.05	GT2-Euroserie Spielberg, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 12.05	TCR Europe Le Castellet, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
13.00	Rallye-WM Portugal, Power Stage **LIVE**	servustv.com

* kostenpflichtig ** auch: grid.dtm.com *** auch: www.adac-motorsport.de

Vorschau



WILHELM

Formel 1: Beim Upgrade-Festival in Barcelona werden die Karten neu gemischt



RED BULL

Rallye-WM: In Portugal können sich die Fans wieder auf fliegende Autos freuen



WORLDSBK

Superbike-WM: Der Titelkampf geht in Estoril in die nächste Runde

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
19.–22.05.	Rallye-WM, Matosinhos/Portugal	P
20./21.05.	NASCAR Truck/Xfinity, Fort Worth	USA
21./22.05.	Formel 1/F2/F3/W Series, Barcelona	E
21./22.05.	Tourenwagen/ETCR-Weltcup, Istanbul	TR
21./22.05.	DTM, Lausitzring	D
21./22.05.	ADAC GT Masters/GT4/TCR, Spielberg (+ GT2)	A
21./22.05.	GT Open/TCR Europe, Le Castellet	F
21./22.05.	Supercars Australien, Winton	AUS
21./22.05.	IndyCar Series, Indy 500 Qualifying	USA
22.05.	Super Formula, Autopolis	J
22.05.	NASCAR Cup, All-Star-Rennen (Fort Worth)	USA
Motorrad		
18.–21.05.	Hard-Enduro-WM, Užice (Xross)	SRB
21.05.	Speedway-EM-Quali, Nagyhalasz	H
21.05.	Speedway U23-Team-EM-Semifinale, Pardubice	CZ
21./22.05.	Superbike-/Supersport-WM, Estoril	P
21./22.05.	Int. Dt. Motorradmeisterschaft (IDM), Oschersleben	D
21./22.05.	Motocross MX Masters, Dreetz	D


MEHR PS
GEHT NICHT
Faszination und Action
mit dem Supertest,
dem PS-Projektbike
und Youngtimern.
Dazu Stories, Reportagen
und Hintergründe.
PS
sport
motorrad
magazin
2022
40 Seiten Extra:
alles zur IDM
Premiere
Ducati
DesertX
Zonko
Sport-Boxer
Reportage
1000 km
Hockenheim
DUCATI
PANIGALE V2
MV AGUSTA
F3 800 RR
TRIUMPH
STREET TRIPLE RS
YAMAHA
R6 RACE GYTR-KIT
Next
Generation
Supersport-Comeback
Premiere
GasGas 700
Supermoto
Supertest
Aprilia Tuono
V4 Factory
06/22
Deutschland 5,90 €
ps-online.de
Jetzt im Handel oder als E-Paper.
Du entscheidest! www.ps-online.de
JETZT
NEU